

POLIGONERES:

Diagnosi. Justícia de gènere als polígons del marge dret del Besòs

Març del 2021



**Ajuntament
de Barcelona**

Serveis de Gènere i Polítiques del Temps
Gerència Municipal



Barcelona Regional

AGÈNCIA
DESENVOLUPAMENT
URBÀ

Amb la col·laboració de:



Crèdits

Barcelona Regional, Agència Desenvolupament Urbà

Ana Paricio

Laura Vergoñós

Maribel Cadenas

Conchi Berenguer

Amb la col·laboració de Pla Estel

Alba Domínguez

Arnau Boix

Konstantina Chrysostomou

Marc Deu

Direcció de Serveis de Gènere i Polítiques del Temps

Ajuntament de Barcelona

Sonia Ruiz

Elena Herranz

Blai Martí

Melanye Franco

Pilar Plumed

Míriam Martínez

Índex

1. Introducció.....	7
1.1. Objectius	10
1.2. Àmbit d'estudi	11
1.3. Glossari	13
2. Metodologia.....	15
2.1. Fons documentals i de dades prèvies	17
2.2. Observació de l'espai públic	18
Elements generals de l'espai físic	19
Elements generals de l'espai social	23
2.3. Grups de discussió	25
2.4. Enquestes	26
2.5. Dades laborals amb perspectiva de gènere	27
3. Resultats.....	29
3.1. Observació de l'espai públic	30
3.1.1. Elements generals de l'espai físic	30
3.1.2. Elements generals de l'espai social	46
3.1.3. Elements específics: ponts, parades d'autobús i carril bici	50
3.1.4. Mapa de la xarxa quotidiana	60
3.2. Grups de discussió	62
3.2.1. Els espais públics	62
3.2.2. La mobilitat	62
3.2.3. L'autonomia i la seguretat	63
3.2.4. Les cures	63
3.2.5. El món laboral	64
3.3. Enquestes	65
3.4. Ocupació als Polígons	66
3.4.1. El teixit industrial dels polígons	66
3.4.2. Desigualtats d'ocupació entre dones i homes	68
3.4.3. Mesures d'impuls a la ocupació igualitària	69
4. Anàlisi	71
4.1. Urbanisme quotidià	72
4.2. Cadenes de tasques i cures	74
4.3. Món laboral	76

5. Conclusions i línies estratègiques	79
5.1. Un espai públic que no facilita la vida quotidiana	80
5.2. Un territori amb ubicació estratègica però que trenca la cadena de tasques i cures	82
5.3. Uns polígons actius però masculinitzats i poc equitatius	84
6. Proposta d'actuacions concretes	87
7. Com passem a l'acció? Definició del Pla de justícia de gènere	93
8. Agents implicats al projecte	95
9. Bibliografia	97
10. Annex	99
10.1. Plànols d'aproximació als polígons	101
10.2. Mapes d'observació de l'espai públic	104
Element observat: Façana	104
Element observat: Vials	105
Element observat: Elements urbans	107
Element observat: Entorn	109
Element observat: Espai social diürn	111
Element observat: Espai social nocturn	113
Element observat: Ponts i passeres	115
Element observat: Parades d'autobús	122
10.3. Resum dels grups de discussió	125
Grup de discussió 1	125
Grup de discussió 2	128
Grup de discussió 3	132
10.4. Enquestes	136
Model d'enquesta	136
Informe gràfic de les enquestes	139

Aquest document és una diagnosi urbana i econòmica amb perspectiva de gènere dels polígons industrials del marge dret del Besòs. La diagnosi urbana pretén obtenir, mitjançant l'observació i la participació, una radiografia de les característiques de l'entorn urbà des del punt de vista de la vida quotidiana i les cures. La diagnosi econòmica busca apropar-se al món laboral i de cures desde la perspectiva de l'economia feminista. Amb els resultats d'aquesta diagnosi s'han elaborat unes conclusions i unes línies estratègiques de treball.

1. Introducció

La justícia de gènere exigeix garantir la construcció d'una ciutat on les dones tinguin veu i capacitat de decisió, on les tasques domèstiques i de cures estiguin distribuïdes de manera més equitativa i justa, i on el mercat laboral no sigui un espai de discriminacions i desigualtats de gènere. Una ciutat on la pobresa i la precarietat, que actualment tenen rostre de dona, vagin desapareixent, i on totes ens puguem sentir segures i gaudir d'una vida lliure de totes les violències. El reconeixement i la defensa de la diversitat sexual, cultural, d'edat, religiosa, d'origen, funcional o nacional de les dones són també pilars d'una ciutat equitativa. **Una Barcelona on ens puguem sentir protagonistes i en posició d'igualtat tant en l'esfera cultural, econòmica, social i política com també en l'espai públic.**

3 Els polígons que existeixen a Barcelona són part de la història i del present productiu de la ciutat. Són espais on es desenvolupen activitats laborals, entre altres, diàriament i durant el dia i la nit. Tot i que actualment la majoria dels polígons es troben en els marges i les zones limítrofs de Barcelona, alguns han quedat entre barris i fronteres urbanes i desurbanitzats, com és el cas dels de Bon Pastor, el Torrent de l'Estadella, Montsolís i la Verneda Industrial. **Aquesta casuística urbana genera problemes de mobilitat i d'inseguretat que requereixen una intervenció pública.** Els obstacles urbans condicionen la presència i la situació de les dones en els polígons industrials, així com l'ús que fan d'aquest espai i com s'hi senten. Cal afegir-hi les desigualtats de gènere estructurals del món laboral, molt presents també en els polígons industrials.

La combinació de millores urbanes i econòmiques amb una perspectiva de gènere redundarà en benefici dels treballadors i de les treballadores dels polígons, en la revitalització de la zona i en el veïnat que els envolta.



Font: En base a l'ortofoto extreta de l'Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya (2020)

L'objectiu i l'enfocament general és el de la transformació de l'espai envers la multifuncionalitat en termes urbans i d'activitats de les persones que hi transiten, treballen en els polígons o hi viuen a prop.

El Pla per la justícia de gènere 2016-2020 planteja, en aquest sentit, actuacions que es troben tant en l'eix B d'Economia per a la Vida i Organització del Temps com en el D de Barris Habitables i Inclusius. És a dir, intervencions que s'han de portar a terme en l'àmbit dels treballs que desenvolupen les persones, així com en el de les transformacions urbanes desitjables per obtenir una ciutat on tothom pugui gaudir i viure sense desigualtats.

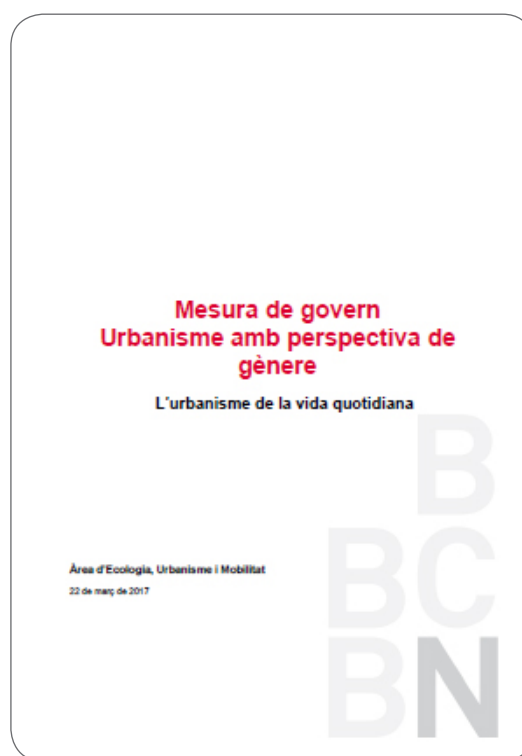
La segona de les **línies d'actuació prioritàries de l'Estratègia per a l'ocupació de Barcelona (2016-2020)** és "incorporar la perspectiva de gènere en totes les actuacions que es portin a terme en el marc de l'Estratègia per a l'ocupació". Aquí caldrà posar una atenció especial en la lluita contra l'escletxa salarial de gènere que reflecteix la discriminació i les desigualtats en el mercat de treball vers les dones. Així mateix, caldrà parlar d'atenció i avançar en el reconeixement del treball no remunerat que es fa, fonamentalment, a la llar i en la cura de les persones i que el realitzen majoritàriament les dones".

Així mateix, **el PAM 2016-2019 presenta l'Eix 3.3 - Urbanisme per als barris, que incorpora l'actuació 3.3.20 Recuperar el teixit industrial: Torrent de l'Estadella i Verneda Industrial**. Aquesta actuació proposa "millorar la vitalitat i els espais públics del polígon, millorar la senyalització i la dotació de serveis urbans, i també la recuperació de les naus en desús per impulsar-hi el manteniment de l'activitat industrial, afavorint la producció de béns industrials de proximitat i les activitats industrials vinculades a la innovació, la formació i la millora del metabolisme urbà. Coordinar-se amb les petites i mitjanes empreses, l'economia

cooperativa, social i solidària i petits emprenedors per dinamitzar-ne l'activitat".

En la mateixa direcció, **la mesura de govern d'urbanisme amb perspectiva de gènere: "L'urbanisme de la vida quotidiana" (març, 2017)** planteja l'actuació següent:

3.1.7. Projecte pilot en polígon industrial des de la perspectiva de gènere, tenint present la mobilitat i la seguretat, la millora del disseny de l'espai urbà i les polítiques d'ocupació i gènere. Es proposa treballar en el cas del polígon del Bon Pastor i el Torrent de l'Estadella, i fer-ho en coordinació amb Barcelona Activa i el projecte de Pla de barris.



Font: Document de la Mesura de govern d'Urbanisme amb perspectiva de gènere, de l'Ajuntament de Barcelona (2017)

1.1. Objectius

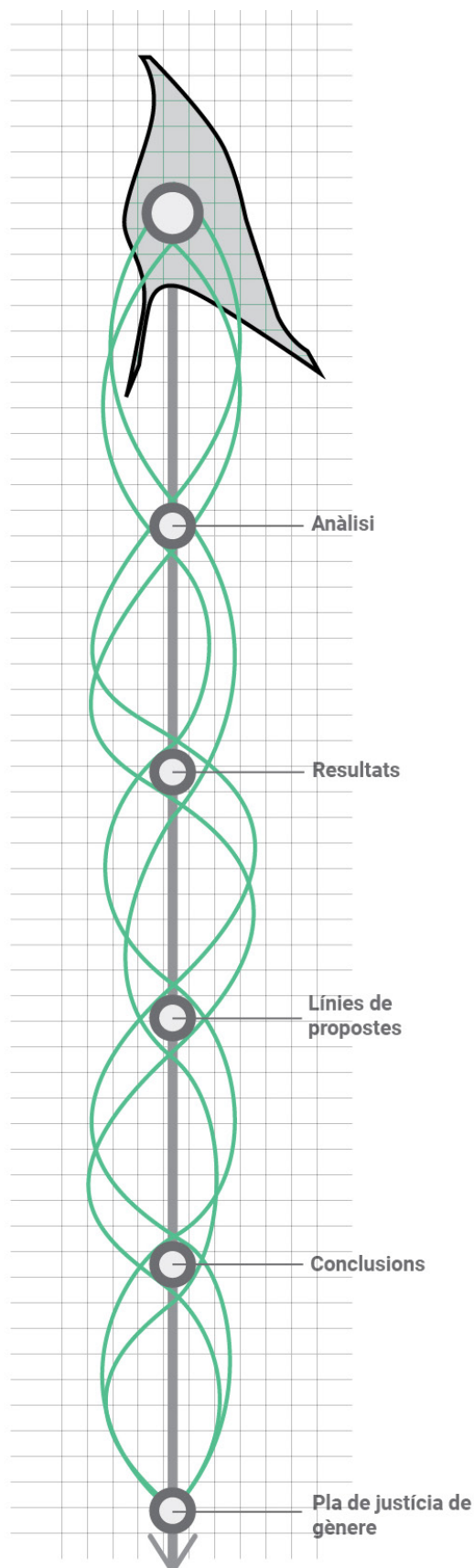
Els polígons del marge dret del Besòs requereixen una actuació transversal, amb perspectiva de gènere, que propiciï una **transformació de l'espai urbà en termes d'accessibilitat i seguretat per garantir que tothom pugui treballar, fer servir els polígons i transitar per la zona amb total autonomia i amb igualtat d'oportunitats**. D'altra banda, és necessari portar a terme un **canvi progressiu** de model econòmic **amb criteris innovadors i socials**, que posi en el centre elements de **l'economia feminista**, fomentant la **contractació femenina de qualitat, l'emprenedoria de les dones i la seva participació en uns sectors fins ara masculinitzats**, i que n'impulsi així l'empoderament dins la societat. Així mateix, s'ha de garantir que les cures i altres treballs de sosteniment de la vida es poden realitzar en les millors condicions.

5

Per tant, l'objectiu estratègic de Poligoneres és doble: d'una banda, es tracta de **fer realitat una transformació de l'espai públic dels polígons basada en un urbanisme de la vida quotidiana**. I de l'altra, aconseguir que aquests polígons siguin també **motors de la justícia de gènere en el món econòmic**.

Aquest projecte consta d'una **anàlisi urbana i econòmica** dels polígons del marge dret del Besòs, centrada en aquests **dos àmbits: 1. L'espai públic. 2. El món econòmic, laboral i de cures**. A partir d'aquesta anàlisi s'obtenen uns resultats i s'extreuen unes conclusions transversals que s'estan portant a terme en l'actualitat. Aquestes conclusions engloben les dues vessants: espai públic i món econòmic, laboral i de cures.

Per acabar, amb l'elaboració Pla de justícia de gènere als polígons del marge dret del Besòs es presentaran propostes concretes d'actuació sobre el territori.



Font: Procés de treball del document de diagnosi

Pla Estel (2020)

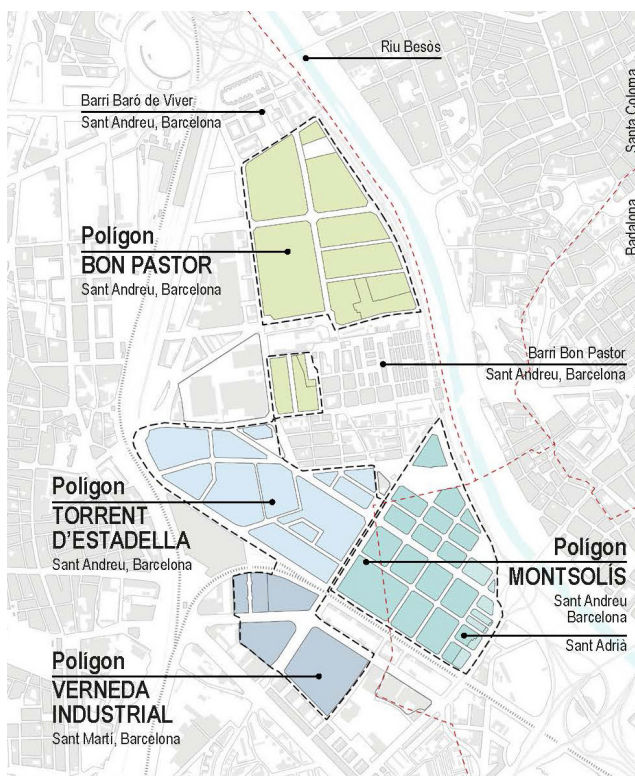
Introducció

1.2. Àmbit d'estudi

Aquesta diagnosi se centra en els polígons del marge dret del Besòs: Bon Pastor, Torrent de l'Estadella, la Verneda Industrial i Montsolís. Aquests polígons exemplifiquen les situacions i els processos que experimenten els espais industrials urbans. Polígons al bell mig de la gran ciutat metropolitana, amb una molt bona accessibilitat, fins i tot en transport públic, encaixats entre teixits residencials i terciaris, àmbits en transformació i el pas d'infraestructures viàries i ferroviàries.

Són polígons que durant anys han estat a l'expectativa de ser transformats, tal com preveia el Pla territorial metropolità de Barcelona. Per exemple, els polígons de Torrent de l'Estadella i la Verneda Industrial, i a l'estela dels grans projectes de transformació previstos a la Sagrera, havien de ser dos nous barris de Barcelona si no hagués arribat la crisi econòmica. Aquesta **incertesa urbanística**, que encara avui persisteix, va derivar en **dinàmiques de desinversió**, tant per part de les administracions com per part de les persones propietàries, entrant en un cercle viciós entre la **falta d'inversió, l'especulació i el deteriorament dels edificis i els seus entorns**. D'aquesta manera es van donar **greus situacions de degradació i infrautilització** tant de l'espai públic com de les naus en determinades zones d'alguns d'aquests polígons.

El territori on es desenvolupen els polígons del Besòs va ser una àrea de conreu entorn dels nuclis del Bon Pastor i de Baró de Viver, el qual a partir dels anys cinquanta, es va ocupar progressivament amb indústries fins a arribar al seu punt àlgid cap als anys noranta. Amb aquesta industrialització, els barris del Bon Pastor i de Baró de Viver van quedar aïllats.



Font: Polígoneres. Barcelona Regional (2019)



Font: Evolució del teixit industrial del àmbit. Barcelona Regional (2019)

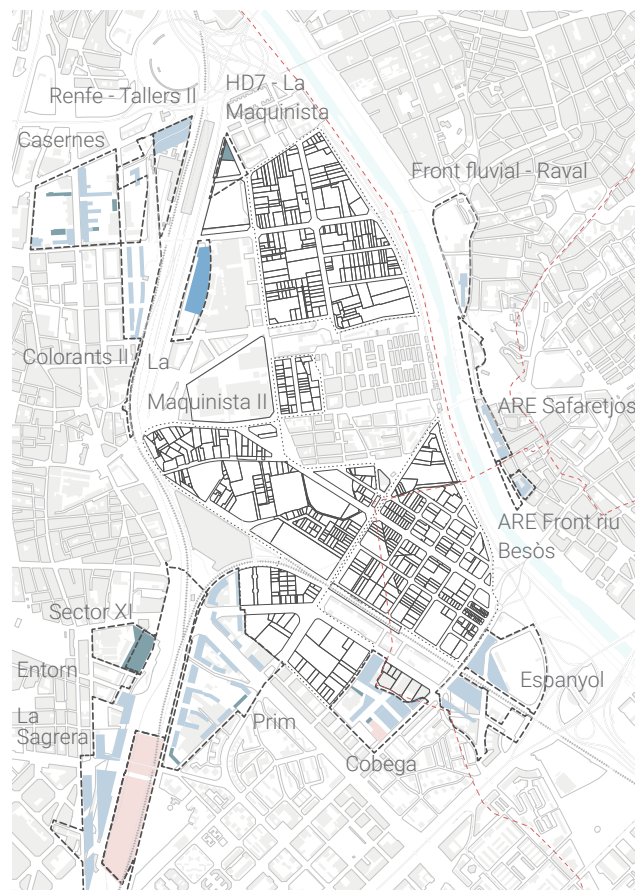
Cap al final dels anys noranta, el sòl industrial comença a reduir-se, amb importants operacions de transformació com la del centre comercial de La Maquinista o els desenvolupaments residencials a l'entorn de l'estació de la Sagrera.

El replantejament d'aquests polígons industrials ha de partir dels escenaris de futur que es generaran amb els desenvolupaments urbanístics i infraestructurals dels seus entorns a curt, mitjà i llarg termini. L'operació de la Sagrera, La Maquinista, el sector Prim o les Casernes de Sant Andreu, entre d'altres. Aquestes operacions previstes a l'entorn significaran un important **augment de població d'aproximadament unes 33.000 persones i uns 14.000 llocs de treball.** Aquest increment produirà més pressió sobre el teixit industrial existent i es necessitarà una reflexió profunda sobre els espais de relació, les dotacions, els serveis, les infraestructures, etc.

7

Avui dia, amb les transformacions realitzades i les que es troben en marxa, d'acord amb el planejament vigent, el sòl industrial es veurà reduït al voltant d'un 30%, respecte del que va delimitar el PGM l'any 1976.

- Habitatge
- Habitatge + activitat econòmica
- Habitatge dotacional
- Activació econòmica



Font: Sectors urbanístics amb potencial de transformació.

Barcelona Regional (2019)

1.3. Glossari

A continuació s'ofereix una breu definició de conceptes clau en el desenvolupament d'aquesta diagnosi.

Cadena de tasques quotidianes

Es refereix al conjunt de tasques que fem les persones durant al dia (anar a la feina, anar a estudiar, acompanyar a l'escola o al parc, fer les compres quotidianes, fer esport, netejar, cuinar, etc.). És una manera de visualitzar i donar valor a totes les nostres tasques diàries, explicar com són els desplaçaments per dur-les a terme i distingir les característiques dels espais on les realitzem.

Cures

L'activitat del tipus que inclou tot allò que fem per mantenir, continuar i reparar el nostre món per poder viure tan bé com sigui possible. Aquest **món** inclou els nostres cossos, a nosaltres mateixos, el nostre entorn, els quals busquem entrellagar en una xarxa complexa i de suport vital "(Fisher i Tronto, 1990, pàg. 40).

Mapa de la xarxa quotidiana

És un mapa que recull totes els temes relacionats amb les tasques quotidianes, una superposició de capes que inclou equipaments, comerç, teixits, elements urbans, demografia, mobilitat i transport públic, etc. Segons l'àmbit d'estudi els temes tractats es presenten a una escala de ciutat, barri o carrer.

Espais d'evitació

Són els espais que les persones descriuen o que s'observa que no només no s'utilitzen, sinó que s'evita transitar-hi o estar-s'hi. Els motius per evitar-los poden ser diferents: percepció d'inseguretat, poc confort o qualitat de l'espai, mala connectivitat, etc.

Elements generals i elements específics

En aquesta diagnosi s'han separat els elements d'estudi d'observació en tres grups:

1. Elements generals de l'espai físic

S'han observat els elements físics de l'espai, les façanes, els vials, els elements urbans i l'entorn.

2. Elements generals de l'espai social

S'ha posat el focus en les persones, els seus perfils i les activitats que desenvolupen a l'espai públic

3. Elements específics

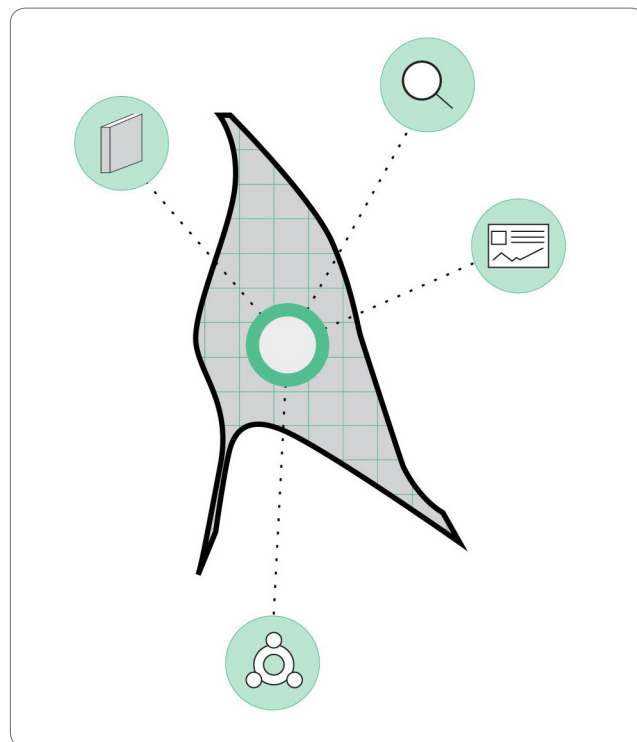
Per acabar, s'ha fet un recull dels espais que per la seva especificitat als polígons s'han estudiat per separat, com són els ponts i les passeres, les parades d'autobús i els carrils bici.

2. Metodologia

La metodologia utilitzada per fer l'anàlisi de l'espai públic i econòmic dels polígons s'ha portat a terme del juliol del 2019 al febrer del 2020 mitjançant cinc tècniques:

- La recollida de fonts documentals i dades prèvies.
- L'observació de l'espai públic.
- Grups de discussió de veïnes, treballadors/ores i equip municipal.
- Diverses enquestes.
- La recollida de dades laborals amb perspectiva de gènere de les empreses situades als polígons.

Es considera seguir una metodologia participativa **per tenir una visió completa de l'espai a intervenir. Cal aproximar-se a l'espai des del coneixement tècnic, però també des del coneixement de les persones que l'habiten i el transiten cada dia. Del treball de participació s'han obtingut uns resultats**, els quals, s'han processat; i se n'han extret unes conclusions que han ajudat a definir les línies estratègiques de propostes de millora de l'espai físic i econòmic dels polígons.



Font: Metodologia utilitzada per a l'anàlisi - Pla Estel (2020)

- 📖 fonts documentals i dades prèvies
- 🔍 observació de l'espai públic
- 👥 grups de discussió
- 📊 recollida de dades de les empreses

2.1. Fons documentals i de dades prèvies

Els polígons industrials del Besòs han generat una gran quantitat d'informació documental. A continuació es presenta una llista:

- Mapa de les marxes exploratòries de dones: Bon Pastor (2018)
 - Mapa de les marxes exploratòries de dones: La Verneda i la Pau (2018). Informe de seguiment del Pla de barris del Bon Pastor i Baró de Viver (2019)
 - Pla de desenvolupament econòmic de Sant Andreu 2017-2021 (2017)
 - Pla de mobilitat sostenible als polígons industrials del Bon Pastor i del Torrent de l'Estadella i al centre comercial de La Maquinista (2013-2018)
 - Perspectiva de les necessitats respecte a la mobilitat de les empreses presents als PAE de Montsolís, el Torrent de l'Estadella, la Verneda i el Bon Pastor (2018)
 - Perspectiva de les necessitats respecte a la mobilitat de les empreses presents als PAE de Montsolís, el Torrent de l'Estadella, la Verneda i el Bon Pastor (2018)
 - Taller: “Cap a un Bon Pastor Circular” - Resultats (2018)
 - Remodelació del carrer de Caracas (2018)
 - Sessió de retorn de la marxa exploratòria Bon Pastor (2018)
 - Mobilitat al Bon Pastor i el seu entorn - projecte marc: Poligoneres (2019)
 - Polígons, una estratègia de futur per al marge dret del Besòs. Un compromís per a l'activitat econòmica (2019)

A l'apartat de les conclusions s'incorpora la informació més rellevant relativa a la perspectiva de gènere.

	Usos de l'espai	Entorn	Elements urbans	Vials	Façana
Conflicte usos	Salut				
Ús intensiu	Diversitat perfils				
Espai trobada	Manteniment				
Neteja	Visibilitat				
Espai evitació	Il·luminació				
Elements seure	Arbrat				
Senyalització	Protecció clima				
Arbrat	Vorera qualitat				
Pacificar trànsit	Via vianants				
Connectivitat	Pas vianants				
Accesibilitat	Vorera amplada				
Vorera qualitat	Transparència				
Activitat baixos	Comerc proximitat				
Donar ús descampat					
Comerc proximitat					
Bones pràctiques					

Font: Recull de resultats de la marxa exploratòria

A l'apartat de les conclusions s'incorpora la informació més rellevant relativa a la perspectiva de gènere.



Font: Recull de resultats de la marxa exploratòria
del barri de la Verneda i la Pau - Barcelona
Regional (2018)

2.2. Observació de l'espai públic

Per fer aquesta anàlisi s'ha utilitzat la metodologia plantejada al **Manual d'urbanisme de la vida quotidiana**, que permet caracteritzar l'espai públic dels polígons amb detall.

En concret, per a l'observació de l'espai públic, el mètode consisteix a caminar per totes les voreres de la zona d'estudi i classificar-les segons una escala de gradació de positiu a negatiu, respecte a la idea de si són **facilitadores o no del treball de cures i de la vida quotidiana**. L'eina inclou una sèrie de plantilles, relacionades amb cinc elements de dades físiques i socials que inclouen façana, vials, elements urbans, entorn i persones i usos socials. Per a aquest estudi, a més d'observar els carrers també es va considerar oportú estudiar les parades d'autobús, els ponts i les passeres, i els carrils bici. Els dos primers elements específics, parades d'autobús, ponts i passeres, també es van estudiar seguint les plantilles del manual, però en aquest cas es van adaptar a les peculiaritats d'aquests elements. A l'annex podeu veure aquesta adaptació. Pel que fa als carrils bici, la metodologia va ser més oberta i informal, i es van anar recollint les experiències i observacions de les investigadores. La recollida de dades i posterior anàlisi es va fer amb sistemes d'informació geogràfica.

L'observació de l'espai públic, com s'ha esmentat, inclou tant aspectes físics d'aquest espai com de les persones que l'ocupen amb les seves activitats. És per això que els elements a observar es classifiquen en espai físic i espai social. Dins de cada element s'avaluen una sèrie de característiques:

FITXA TÈCNICA D'OBSERVACIÓ

VIALS / PAVIMENTS

CRITERIS DE QUALITAT	VALORACIÓ DELS CRITERIS DE QUALITAT	ALTRES ASPECTES
DISTRIBUCIÓ DE L'ESPAI	<input type="checkbox"/> Voreres amb espai lliure de pas de 2,5 m d'amplada mínima; si no, plataforma única <input type="checkbox"/> Voreres amb espai lliure de pas de 1,5 m d'amplada mínima; si no, plataforma única <input type="checkbox"/> Voreres d'amplada insuficient (<1,80 m)	
PASSOS DE VIANANTS	<input type="checkbox"/> Són suficients, coherents i sense obstacles visuals (>10 m) <input type="checkbox"/> Compleixen la majoria dels requisits: suficients, coherents i sense obstacles visuals (>10 m) <input type="checkbox"/> No compleixen els requisits: suficients, coherents i sense obstacles visuals (>10 m)	
INFRAESTRUCTURA CICLISTA	<input type="checkbox"/> Hi ha infraestructura ciclista i és de qualitat <input type="checkbox"/> És suficient la infraestructura ciclista <input type="checkbox"/> És insuficient la infraestructura ciclista	
SOL TAU	<input type="checkbox"/> Abundant, més del 30% <input type="checkbox"/> Suficient, més del 10% <input type="checkbox"/> Insuficient, menys del 10%	
ACCESSIBILITAT	<input type="checkbox"/> Accessibles (a persones amb diversitat funcional, gent gran, cotxets...) <input type="checkbox"/> Practicables (a persones amb diversitat funcional, gent gran, cotxets...) <input type="checkbox"/> Inaccessibles (a persones amb diversitat funcional, gent gran, cotxets...)	
VELOCITAT DELS VEHICLES	<input type="checkbox"/> Sense vehicles o velocitat limitada a 10 km/h <input type="checkbox"/> Velocitat moderada (de 10 km/h a 30 km/h) <input type="checkbox"/> Velocitat alta (més de 30 km/h)	
CONNECTIVITAT	<input type="checkbox"/> Bona connexió amb la resta del barri, equipaments i transports <input type="checkbox"/> La connexió amb algunes parts del barri o resta de la ciutat no és fàcil (rues, carrers de molt carril, desviats...) <input type="checkbox"/> Hi ha connexions complexes o impossibles amb altres parts del barri o de la ciutat (rues, carrers de molt carril, desviats...)	
VALORACIÓ GLOBAL DEL COMPONENT	<input type="checkbox"/> ÒPTIM <input type="checkbox"/> CORRECTE <input type="checkbox"/> ADVERS	

Font: Plantilla per portar a terme l'observació de l'espai públic, extreta del **Manual d'urbanisme de la vida quotidiana** (2019)

Elements generals de l'espai físic

1 Façana/perímetre

Els primers components que s'analitzen són parts de la realitat física. El més significatiu és el pla vertical que envolta els espais públics i quines són les seves característiques de diversitat, permeabilitat etc. La intensitat, la vitalitat d'aquests espais, ve molt determinada pels intercanvis amb el perímetre envoltant.

1.1 Diversitat d'usos de la façana/perímetre

Una façana amb diversitat d'usos —que inclogui espai residencial, comerç quotidià (aliments i productes de primera necessitat), equipaments i oficines/tallers— facilita molt la realització de les tasques quotidianes. Un perímetre amb diversitat donarà cabuda a la trobada, el joc, al passeig, etc. La diversitat de funcions facilita la mobilitat de proximitat i les xarxes socials.

1.2 Transparència

A la façana construïda, els vidres, les obertures o les tanques amb transparències trenquen les dinàmiques privat/públic i faciliten la comunicació dins i fora. Les plantes baixes obertes al carrer i en comunicació amb l'habitatge són un enllaç clau per a la vida comunitària. En el perímetre (façana no construïda), aquesta comunicació dins i fora s'observa posant l'atenció en com són les parets vegetals, els murs, les tanques, etc.

1.3 Unitats o obertures

L'activació d'una façana construïda mesurada segons la grandària de les unitats i la quantitat d'entrades és un bon predictor del grau

d'activitat de la façana i de les oportunitats de trobada i barreja social (Gehl Institute, 2016). Un perímetre actiu es mesura en els accessos i les restriccions que hi han a l'espai obert (jardí, una plaça, descampat, etc.).

1.4 Qualitat de la façana

Les façanes poden ser més interessants o menys, o donar caràcter a un carrer, segons la composició dels seus materials i els detalls. Aquest apartat vol valorar l'atractiu de la façana o perímetre.

1.5 Edificis sense ús

Fa referència a espais exteriors sense activitat o baixos tancats. Un pàrquing en superfície, un descampat on mai no passa mai res o comerços tancats no ofereixen espais de trobada ni activitat i poden suposar inseguretat. Els espais buits, però, poden ser espais de joc, lúdics i de vida en comú; dependrà de l'ús que la ciutadania els doni.

Al final de cada apartat es fa una qualificació global de cada element.

2 Vials/paviments

El segon component és el pla horitzontal de l'espai. S'han inclòs els tipus de vials i formes de trànsit, voreres, proteccions, paviments, etc. Amb els criteris d'aquest grup s'han valorat la seguretat, l'accessibilitat i la comoditat que aquest pla horitzontal dona a la ciutadania.

2.1 Distribució de l'espai

La mobilitat quotidiana és essencial i exigeix que es posi la mobilitat a peu al centre; per tant, l'amplitud de les voreres i l'espai dedicat als vianants és un factor clau. Es recomana que aquest espai lliure de pas i sense obstacles sigui de 3,6 metres d'amplada per facilitar no només la mobilitat a peu i en els dos sentits, sinó també el desenvolupament de la vida quotidiana (com ara comprar, jugar, socialitzar, passejar, etc.).

2.2 Infraestructura ciclista

És prioritari garantir un espai segur i les infraestructures necessàries per a aquest mitjà de transport sostenible i quotidià.

2.3 Accessibilitat

La normativa ja recull com cal que els espais siguin accessibles per a tota la ciutadania; la materialització de l'accessibilitat és el que pretén recollir aquest punt.

2.4 Velocitat dels vehicles

La disminució del trànsit privat (en benefici del transport públic) i la reducció de la velocitat del

vehicle (màxim de 30 km/h), en general, són mesures fonamentals per garantir la seguretat i la salut de la ciutadania. Especialment a les cruïlles s'ha de provocar una reducció efectiva de la velocitat dels vehicles.

2.5 Passos de vianants

Els passos de vianants han de ser suficients i coherents amb patrons de mobilitat per a vianants (un bon exemple són els encreuaments en x). Els semàfors han de donar temps per travessar a peu als diferents col·lectius. A l'entorn dels passos de vianants es preveu "l'espai de vida", espai sense obstacles visuals d'un radi de 10 metres, per garantir la màxima seguretat en els encreuaments.

2.6 Connectivitat

La connexió amb la trama urbana circumdant ha de ser contínua, fàcil i fluida. Els murs, carrers amb molts carrils de vehicles, passos elevats, passadissos, atzucacs, etc., són barreres que dificulten aquesta connectivitat i, per tant, la vida quotidiana.

Al final de cada apartat es fa una qualificació global de cada element.

3 Elements urbans

Amb els dos grups anteriors s'ha recorregut tot l'entorn físic de l'espai urbà; amb el tercer component de l'espai s'analitza l'equipament de què disposa. Aquí s'avaluen característiques que poden canviar completament l'apreciació de l'espai per part de les persones usuàries, com ara l'arbrat o la il·luminació, o que simplement en faciliten l'ocupació i el gaudi, com els espais de joc, descans o conversa.

3.1 Il·luminació

Una distribució uniforme de la llum al carrer, especialment a les voreres i a l'espai de vianants, sense racons foscos i obstruccions com ara arbres o cartells publicitaris, promou una percepció de seguretat més gran i una accessibilitat millor.

3.2 Protecció davant el clima

Perquè tinguin lloc activitats d'estada, descans i socialització, els espais per seure o recolzar-s'hi són cabdals. Experts en la matèria recomanen situar llocs adequats per seure (adaptats a les diferents diversitats funcionals) a intervals regulars, per exemple, cada 75 metres.

3.3 Elements de joc/activitats

Un espai inclusiu afavoreix el joc i les activitats esportives a l'espai públic. L'objectiu no hauria de ser només crear parcs infantils, sinó convertir la ciutat en un espai per jugar-hi, inclusiu i saludable, especialment per als infants.

3.4 Verd urbà

Un bon indicador de qualitat de vida i salut a la ciutat és l'extensió i la biodiversitat dels espais verds, superfície plantada i arbrat viari. Verd urbà comprès en tots els seus estrats (plantes, arbustos i arbres), i en tots els components de l'espai públic (façanes, perímetre i vials)

Al final de cada apartat es fa una qualificació global de cada element.

4 Entorn

La percepció de la qualitat de l'espai també està condicionada per alguns criteris que no es poden associar a cap component físic, sinó que impregnen l'entorn en la seva consideració més àmplia. Criteris com el soroll, la qualitat de l'aire o les males olors són evidents, però també tot el que pugui contribuir a la seguretat o a la imatge de neteja i les cures.

4.1 Visibilitat

La percepció de seguretat augmenta amb una bona visibilitat. Els racons, les zones fosques, els passadissos, les entrades amagades, etc., són espais d'inseguretat per a alguns col·lectius, especialment les dones. "Veure i ser vist" és un dels principis de planejament urbà per a ciutats més segures desenvolupat per Montreal.

4.2 Facilitat d'orientació

"Saber on ets i a on vols anar" també és un dels principis establerts per a ciutats més segures de Montreal. Aquest apartat se centra a promoure uns espais coherents, ben senyalitzats i de lectura fàcil per al vianant.

4.3 Percepció del soroll

Nombrosos estudis i l'experiència pròpia demostren els efectes perjudicials del soroll sobre la salut (trastorns de la son, problemes psicològics, cardíacs, etc.). Una ciutat cuidadora ha d'establir uns màxims de soroll permesos per al benestar de la ciutadania.

4.4 Qualitat de l'aire

Les cures a la vida requereixen un aire en les millors condicions possibles; per això l'urbanisme de la vida quotidiana treballa per

reduir la contaminació de l'aire. Un aire net i unes olors agradables com les de la vegetació augmenten el benestar i la salut de tota la ciutadania.

4.5 Cures comunitàries

Hi ha espais que, tant pel seu disseny com per les xarxes socials que els sustenten, són facilitadors de la vida quotidiana. Són espais on conviuen diferents activitats, diferents perfils de persones, en diversos moments del dia, allunyats del trànsit, amb una xarxa de persones que es coneixen i es donen suport.

4.6 Manteniment i neteja

Tot i ser un tema cabdal, moltes vegades no es té present des de l'inici del disseny; el treball interdepartamental i transversal és una bona manera d'enfocar-ho. Una de les demandes constants que fa la ciutadania en els espais de participació urbana és la necessitat d'una bona neteja i un bon manteniment en tots els espais. En aquest aspecte, la cogestió i la corresponsabilitat entre Administració i ciutadania són clau.

4.7 Percepció a escala humana

Una ciutat que posa les persones i el seu benestar en el centre les persones es construeix a escala humana. Es tracta de situar-se des de la perspectiva de les persones, adaptar-se a la seva velocitat caminant, al seu angle de visió, a les seves percepcions ambientals, etc.

Al final de cada apartat es fa una qualificació global de cada element.

Elements generals de l'espai social

5 Perfil de les persones i activitats

Un espai on es trobi el màxim nombre de perfils de persones, ja sigui per edat, cultures i orígens o autonomia/dependència, serà un espai més inclusiu, amb més capacitat d'acollida i, per tant, de sosteniment de la vida quotidiana. També serà un espai on observem més quantitat d'activitats i més percepció de seguretat.

5.1 Edats

Un bon predictor d'un espai inclusiu és la diversitat de generacions que ocupen aquest espai. Una plaça amb infants, adults i gent gran permet l'intercanvi intergeneracional.

5.2 Cures

L'urbanisme amb perspectiva de gènere promou les cures comunitàries i socialitza les tasques de sosteniment de la vida. Des d'aquesta perspectiva, les cures deixen de ser unes activitats individuals i privades per passar a ser una tasca col·lectiva i pública. Per tant, també serà un bon indicador d'espai inclusiu la presència de persones cuidadores i persones cuidades.

5.3 Autonomia i mobilitat

Quan un espai és accessible, segur i conegut, els infants i les persones amb mobilitat reduïda poden transitar-hi i estar-hi de manera autònoma. Això també representa que no necessiten persones cuidadores que els acompanyin en els seus recorreguts quotidians i, per tant, significa més temps i autonomia per a les persones cuidadores en el dia a dia.

5.4 Cultures i orígens

Finalment, la presència de persones d'orígens i cultures diferents també és senyal que ens trobem en un espai de convivència i intercanvi; per tant, un espai inclusiu.

5.5 Grau de relació

Un entorn on les persones es reconeixen i coneixen, on formen un teixit de relacions, serà un espai en què les cures a la comunitat i l'ajuda mútua seran molt més fàcils.

5.6 Gènere

En un espai inclusiu, lliure de desigualtats per raó de gènere, on el treball de cures està repartit, les tasques laborals o d'oci no estan masculinitzades/feminitzades el més comú és trobar persones d'ambdós sexes en igual proporció.

5.7 Activitats

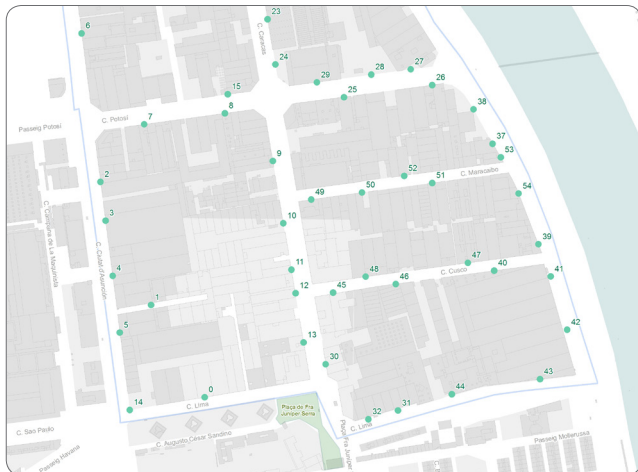
La diversitat de les activitats que es duen a terme a l'espai públic també és clau per a una ciutat inclusiva. La possibilitat de realitzar activitats de joc, socialització, descans o activitats artístiques, a més de ser espai de trànsit o de treball, assegura que es faciliti el treball de cures.

5.8 Seguretat

Un espai es percep com a segur quan compleix els principis de bona visibilitat, bona il·luminació, concurrència de persones, control informal i oportunitat de demanar ajuda (Michaud, 2002).

Al final de cada apartat es fa una qualificació global de cada element.

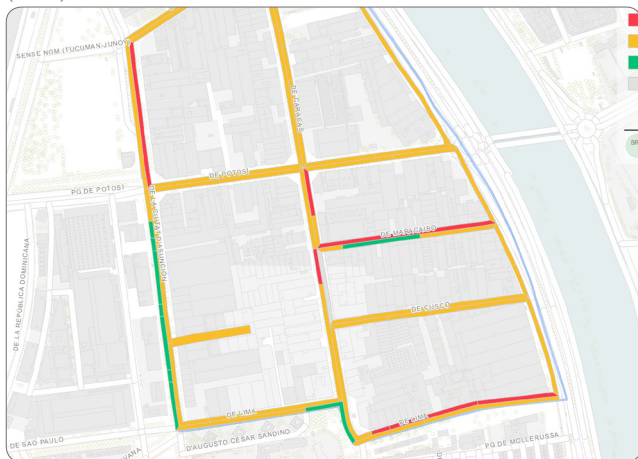
El procés de treball que s'ha realitzat de cada element urbà observat és el següent: **recollida de dades, extrapolar als segments de vorera i codificació en semàfor**. A continuació es detalla el procés de treball d'un tram de polígon:



Font: Recollida de dades. Barcelona Regional (2019)



Font: Extrapolar als segments de vorera. Barcelona Regional (2019)



Font: Codificació de l'element urbà en semàfor. Barcelona Regional (2019)

L'urbanisme amb perspectiva de gènere incorpora l'urbanisme de la quotidianitat i d'escala petita (d'anar a l'escola, xerrar amb el veïnat o anar a comprar). En conseqüència, **la recollida de dades**, independentment de la mida de la zona per estudiar, es fa sobre espais delimitats (subunitats de la zona d'estudi), de dimensions **d'un tram de carrer**. La suma d'aquestes observacions serveix per caracteritzar la zona d'intervenció.

Es pretén fer fàcil i eficient la recollida de dades i el seu anàlisi per poder arribar a fer una avaluació sense necessitat de cap tractament complex posterior de les dades. També es busca estandarditzar o uniformitzar el procés de diagnosi per poder comparar diferents espais en diferents moments. Els resultats recollits, tot i avaluar l'espai, busquen més adjectivar que no pas avaluar en el sentit de classificar de positiu o negatiu; es tracta de tenir més components per conèixer un espai abans d'intervenir-hi. Tampoc es pretén que tots els espais analitzats tinguin tots els components; els carrers i les persones que els habiten formen un sistema, i uns espais alimenten els altres. A més, no tots els espais tindran la mateixa repercussió sobre la vida quotidiana, així que no se'ls pot donar la mateixa importància; un parc, una cantonada o un equipament poden exercir un paper crucial en el desenvolupament del treball de cures i les tasques domèstiques. A l'apartat de resultats es troben els plànols de síntesi i els resultats més rellevants.

Les observacions es van fer entre el juliol i l'octubre del 2019. Es van fer normalment al matí amb una duració d'unes 3 hores. A excepció de l'observació nocturna, que es va fer una nit entre les 20.00 i les 22.00 h. Amb freqüència, les dones que han fet l'observació s'han sentit poc segures. Aquest fet va dificultar la recollida de dades i va suposar l'adopció de mesures com anar en parelles per fer l'observació diürna o utilitzar un vehicle privat per fer l'observació nocturna.

2.3. Grups de discussió

Els grups de discussió permeten, d'una banda, recollir informació de les opinions i el coneixement de les persones del seu espai quotidià, i de l'altra, són espais d'intercanvi de temes i experiències comuns.

Per trencar amb la pretensió de considerar l'experiència femenina com unívoca i amb l'objectiu de mostrar les visions de diferents col·lectius de dones sobre l'espai públic, **s'han realitzat** diversos tallers incorporant les visions de l'espai com a dones treballadores, dones veïnes i agents socials.

Això va comportar la realització de **tres tallers de discussió**:

Dos **grups de treballadores** d'empreses formats per persones treballadores d'empreses com Urbaser, Femarec i Alencoop.

Un **grup de veïnes** del barri del Bon Pastor.

A l'annex es troben les especificacions de cada taller i un text que recull les intervencions de les persones assistents. Aquests tallers es van fer a l'hivern del 2019-2020.

Els objectius del tallers són els d'ampliar les dades recollides en la diagnosi del projecte de Polígons i en l'observació física i social dels espais per aprofundir en els temes de seguretat, mobilitat i vida quotidiana. També és una eina que ajuda a contrastar i recollir primeres opinions sobre els reptes que presenten els polígons. Les principals conclusions es recullen a l'apartat de resultats.



Font: Fotografia d'una sessió amb els grups de discussió. Barcelona Regional (2018)

2.4. Enquestes

Les enquestes ajuden a obtenir informació de les persones usuàries del polígon sobre diferents temes com la mobilitat, l'espai públic, la seguretat, l'autonomia i els treballs. En resum, a través de les enquestes s'obtenen dades de primera mà sobre la vida quotidiana de les persones usuàries.

Les enquestes es basen en unes preguntes que es recullen en un model de fitxa descriptiva a l'annex.

Es va realitzar un mostreig aleatori de 35 persones enquestades situades en el polígon del Bon Pastor, entre el 8 de juliol i el 20 de setembre, de les 7.00 a les 12.00 hores.



Font: Fotografia d'un recorregut d'accés d'una empresa. Barcelona Regional (2018)

2.5. Dades laborals amb perspectiva de gènere

La recerca de les dades laborals de les empreses permet **aprofundir en els aspectes laborals, econòmics i de les cures dels polígons industrials** perquè siguin motors de justícia de gènere.

Per abordar el coneixement en termes d'ocupació, d'una banda s'ha analitzat **la grandària de les empreses, el nombre de persones treballadores i el tipus d'activitat econòmica** en termes generals a partir del cens d'empreses elaborat per Barcelona Activa. I de l'altra, atesa la impossibilitat d'obtenir dades desglossades segons el sexe de cap font accessible, s'ha portat a terme **un treball de recopilació de dades específic per a aquest estudi**.

El cens d'empreses de Barcelona Activa ens permet conèixer l'activitat desenvolupada als polígons analitzats per les 739 empreses identificades, així com al seva grandària i nivell d'ocupació, però no ens permet fer una anàlisi des de la perspectiva de gènere.

Per obtenir les dades desglossades per sexe, s'ha dut a terme durant els mesos de novembre i desembre del 2019 el treball de camp específic, consistent en el **contacte directe** a través de correus electrònics i trucades telefòniques, **amb 558 empreses del cens** facilitat per Barcelona Activa. L'objectiu de la cerca d'informació ha estat establir el sexe i la categoria professional de les persones ocupades a cada empresa, i conèixer si l'empresa disposava d'un pla d'igualtat i d'un protocol contra l'assetjament sexual o per raó de gènere.

El resultat ha estat la recollida d'informació de 205 empreses del total de 558 amb les quals s'ha contactat, que representen un 28% del total. Això ens permet aproximar-nos a la realitat de l'ocupació de dones i homes als polígons i detectar la necessitat d'incorporar millores als sistemes d'informació per conèixer la realitat ocupacional en clau de gènere, i per tant, hem de tenir en compte les limitacions que ens suposa aquesta mostra reduïda del total d'empreses.

S'ha recollit també informació dels **programes específics i d'actuacions de foment de l'ocupació de les empreses** que s'han desenvolupat. A l'apartat de resultats s'exposen els programes i les actuacions portats a terme als polígons de la franja dreta del riu Besòs, tot i que no es disposa de dades sobre les persones a qui han estat adreçats ni de qui sexe són. Sí que es fa esment de quatre actuacions de gestió del talent adreçades específicament a dones.

3. Resultats

Els resultats dels quatre mecanismes d'anàlisi (observació de l'espai públic, grups de discussió, enquestes i recull de dades laborals de les empreses) se sintetitzen en aquest apartat. Les informacions i els indicadors recollits pretenen ajudar a reflexionar i desenvolupar les principals conclusions d'avaluació de l'espai físic i econòmic dels polígons del marge dret del Besòs, el Bon Pastor, el Torrent de l'Estadella, la Verneda Industrial i Montsolís.

3.1. Observació de l'espai públic

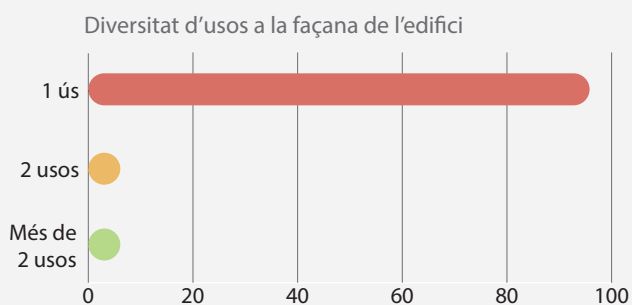
Els resultats de l'observació de l'espai públic estan dividits en **tres grans grups**: els resultats dels **elements generals de l'espai físic** (carrers), dels **elements generals de l'espai social** (persones i usos) i dels **elements específics** (parades de bus, ponts i carrils bici).

3.1.1. Elements generals de l'espai físic

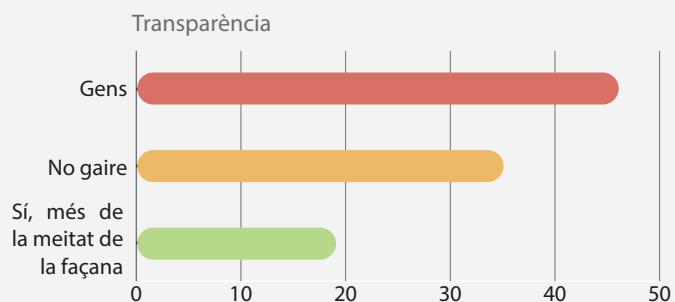
Façanes

En l'observació de les façanes s'ha detectat una **gran manca en la diversitat d'usos**, ja que la majoria de façanes només estan dedicades a un sol ús. Pel que fa a la transparència dels paraments, gairebé la meitat de les façanes són bastant **opaques** i no es veu el que passa a l'interior, encara que la meitat dels elements estudiats sí que disposen de **força portes i obertures** (1 cada 10 metres). Respecte a la valoració de la qualitat de les façanes, es considera que més de la meitat són correctes.

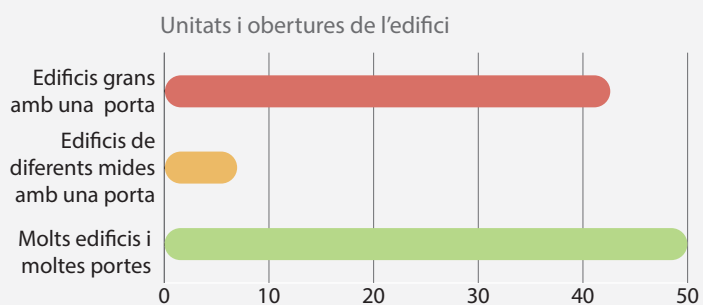
A continuació es recullen les gràfiques amb els resultats de les característiques observades de les façanes i de la seva valoració, així com, algunes fotografies que n'exemplifiquen les mancances i els aspectes positius.



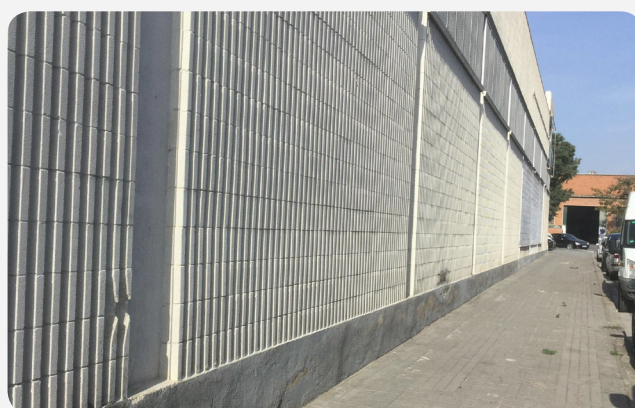
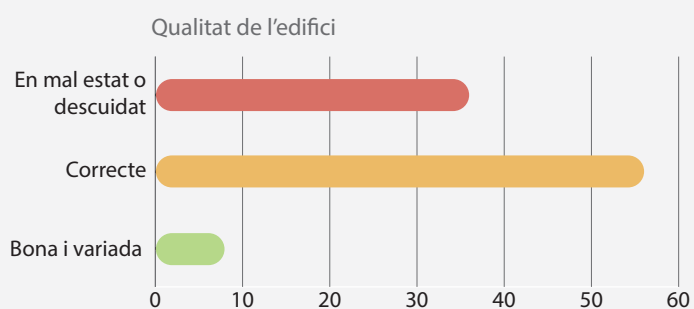
Diversitat d'obertures, carrer de la Ciutat d'Asunción



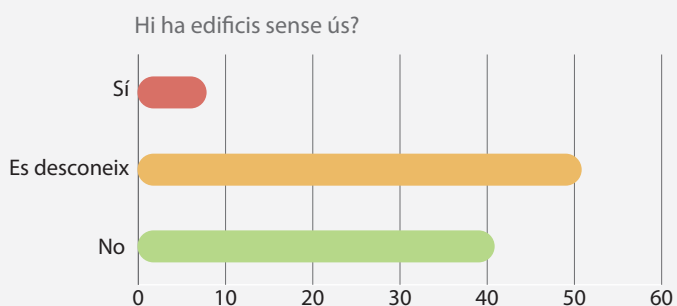
Transparència de la façana, carrer de la Sèquia Madriguera



Manca de diversitat d'usos, carrer de Santander



Façana opaca, avinguda de la Mare de Déu de Montserrat



Mapa de la qualificació global de les façanes

Projecte Poligoneres

Barcelona Regional

Físics - Façana

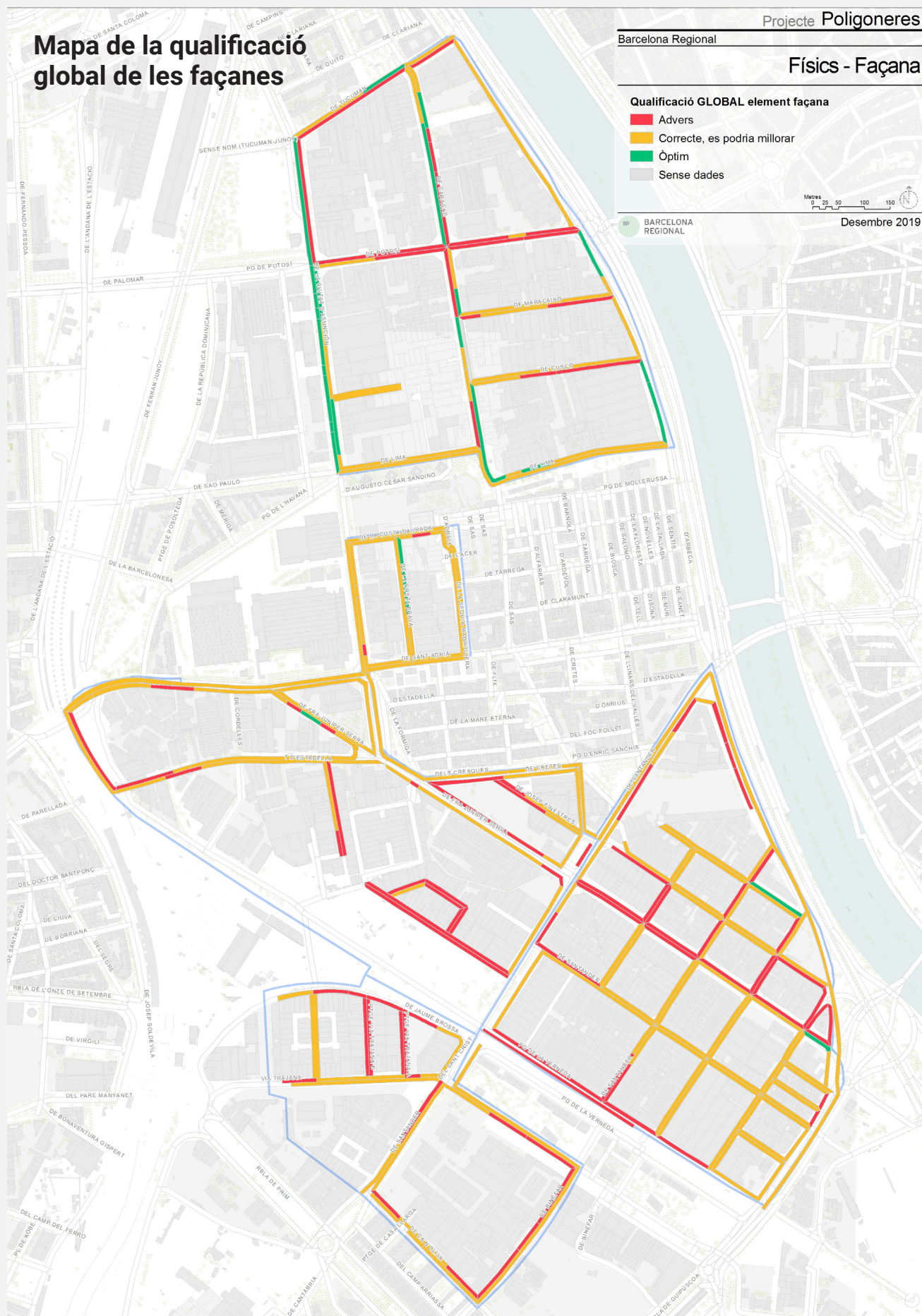
Qualificació GLOBAL element façana

- Advers
- Correcte, es podria millorar
- Óptim
- Sense dades

Metres 0 25 50 100 150

BARCELONA REGIONAL

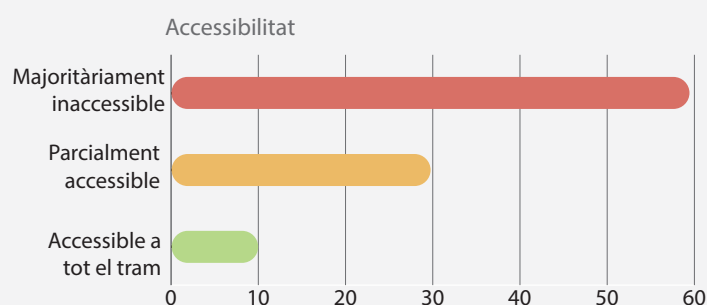
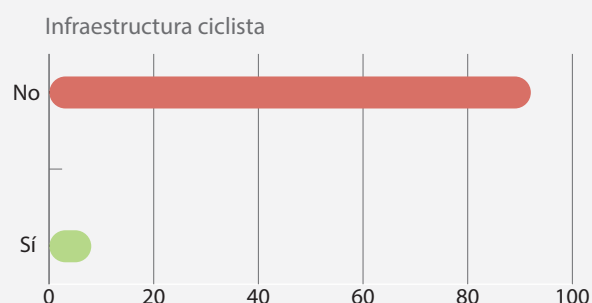
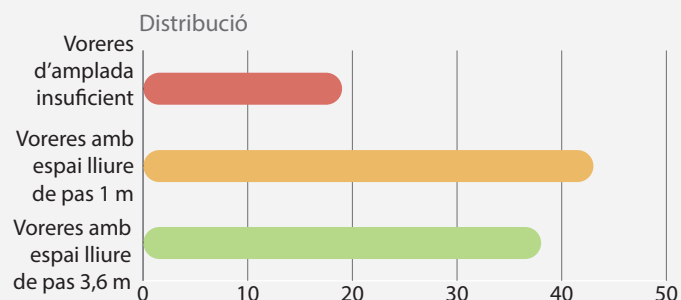
Desembre 2019



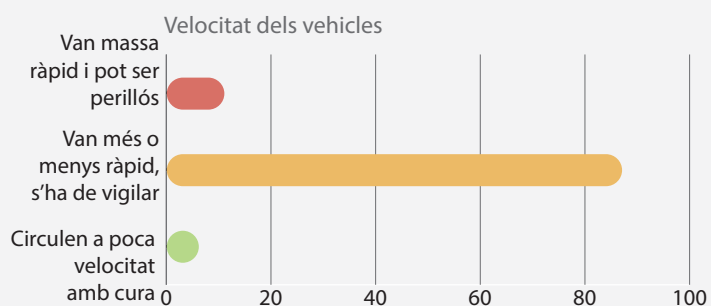
En aquest mapa podem veure representada la qualificació general de les façanes en cadascun dels carrers dels polígons d'estudi. Està codificat en semàfor, així, els trams en vermell són les façanes que s'han caracteritzat per diversitat escassa, permeabilitat, etc. En groc les que s'han qualificat com correctes però millorables, i en verd les façanes que per la diversitat i permeabilitat que presenten permeten un bon intercanvi amb l'espai públic.

Vials

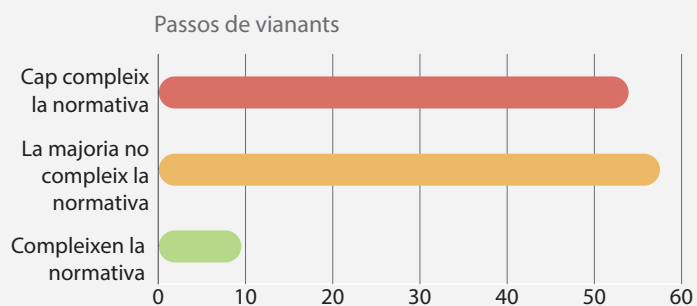
En l'observació dels vials s'hi ha detectat una **manca de bona distribució de l'espai**, ja que la majoria de carrers **tendeixen a facilitar tot l'espai per als vehicles**, i això provoca que les voreres tinguin un espai lliure de pas de només 1 metre o menys (a més, resten algunes zones dels polígons sense voreres i el 90% dels carrers no disposen d'infraestructura ciclista). Pel que fa a l'accessibilitat universal de les voreres per a totes les persones (persones amb diversitat funcional, gent gran, cotxets, etc.), el 60% no la compleixen, i això **difículta la mobilitat de les persones**. A més, una altra característica que s'afegeix a aquest problema és que en la majoria dels carrers els **passos de vianants són insuficients** i als encreuaments hi ha obstacles visuals. La percepció que es té dels carrers no és molt agradable perquè **els vehicles tendeixen a anar més o menys ràpid i els vianants han de vigilar**. Respecte a la connectivitat dels vials amb la resta del barri i de la ciutat, un terç dels vials es considera que té una molt bona connectivitat, i a la resta, és difícil o complexa i impossible.



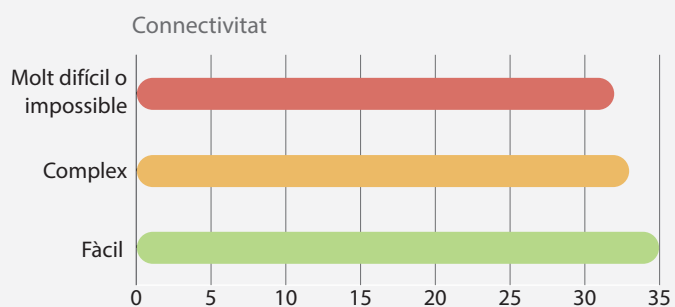
A continuació es recullen les gràfiques amb els resultats de les característiques observades dels vials i de la seva valoració, així com algunes fotografies que n'exemplifiquen les mancances i els aspectes positius.



Vorera inexistent, Torrent de l'Estadella



Invasió de vorera amb vehicles, carrer de Santander



Vorera amb amplada de més de 3 m, carrer de la Ciutat d'Asunción



Ferça espai destinat al vehicle respecte al vianant, via Trajana

Mapa de qualificació global dels vials

Qualificació GLOBAL element vials

- Advers
- Correcte, es podria millorar
- Òptim
- Sense dades

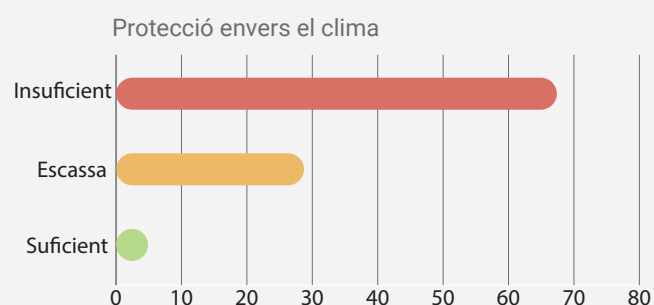
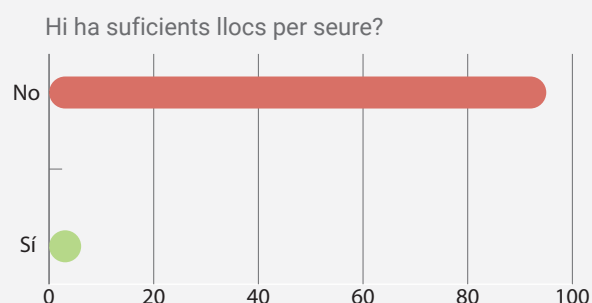
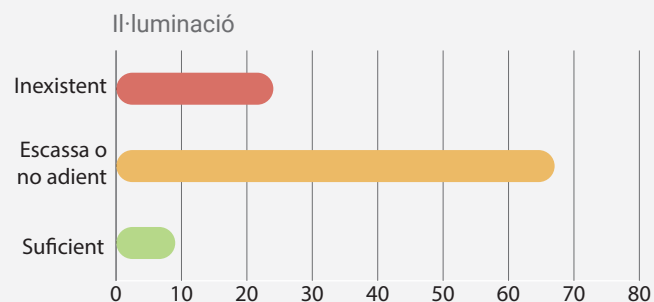
Desembre 2019

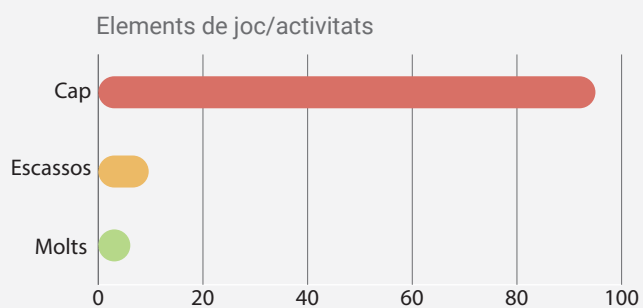
En aquest mapa podem veure representada la qualificació general dels vials en cadascun dels carrers dels polígons d'estudi. Està codificat en semàfor, així, els trams en vermell són els vials que s'han caracteritzat per formes de trànsit, voreres, proteccions, paviments, etc., que dificulten la mobilitat quotidiana. En groc, els que s'han qualificat com correctes però millorables, i en verd els vials que s'han valorat com facilitadors de la seguretat, l'accessibilitat i la comoditat de les persones vianants.

Elements urbans

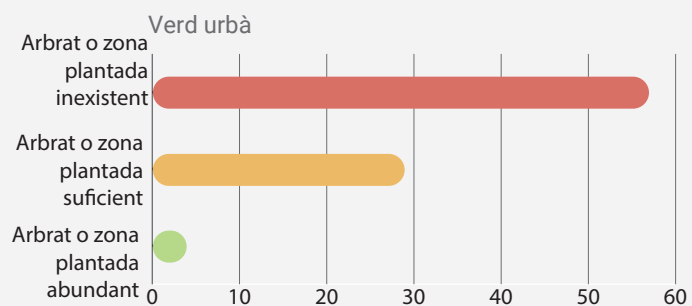
En l'observació dels elements urbans, en general, se n'ha detectat **una gran mancança: pocs elements per seure** (bancs), una **protecció insuficient del clima** (sol a l'estiu, i protecció de la pluja i vent a l'hivern) i **una il·luminació dels carrers** escassa o inexistent. Pel que fa a les zones de joc i a les necessitats bàsiques (com anar al WC o beure aigua), tampoc són visibles en quasi cap dels carrers observats. Pel que fa a l'equipament dels carrers amb zones verdes, s'ha observat que gairebé **la meitat dels carrers (43%) disposa d'arbres i/o zones plantades suficients o abundants**, i que a la resta de carrers són insuficients.

A continuació es recullen les gràfiques amb els resultats de les característiques observades dels vials i de la seva valoració, així com algunes fotografies que n'exemplifiquen les mancances i els aspectes positius.

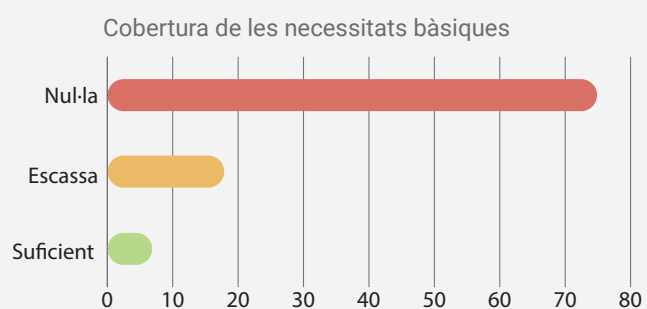




Zona verda urbana, carrer de la Sèquia Madriguera



Sense elements urbans, carrer del Ferrocarril

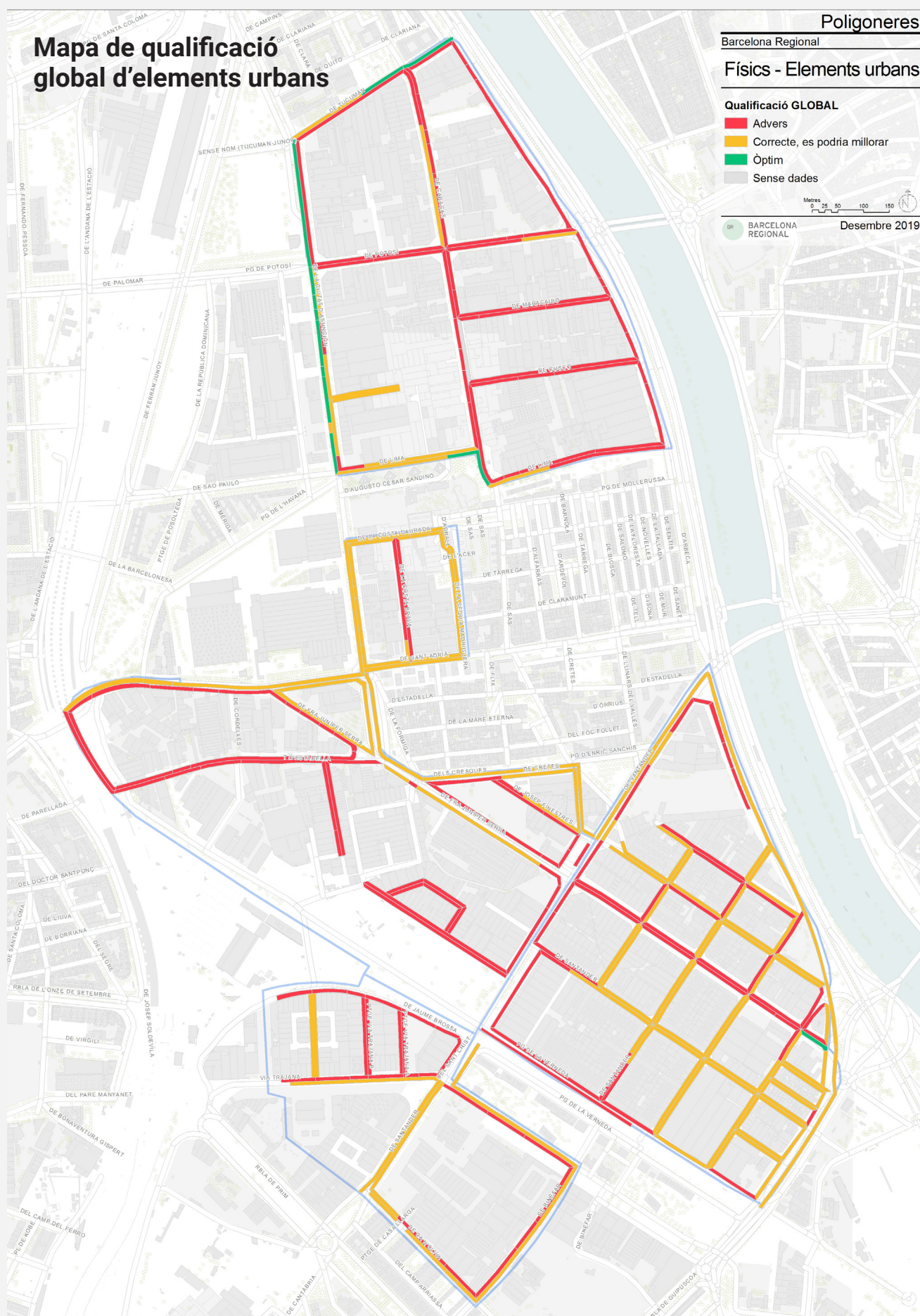


Carrer amb arbrat, carrer dels Cresques



Elements per seure-hi, carrer de Lima

Mapa de qualificació global d'elements urbans

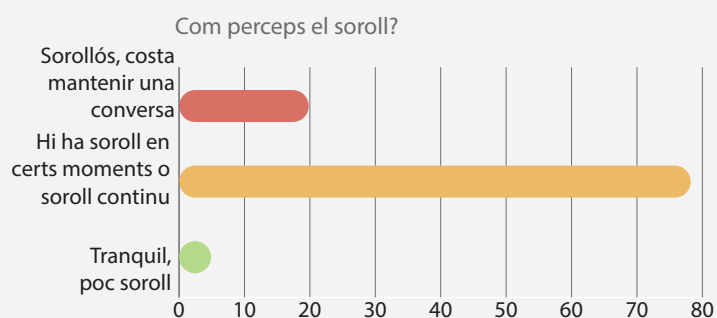
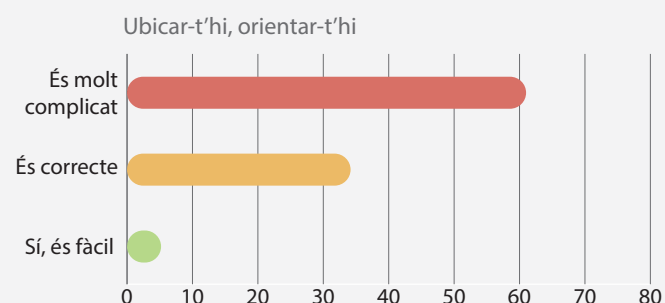
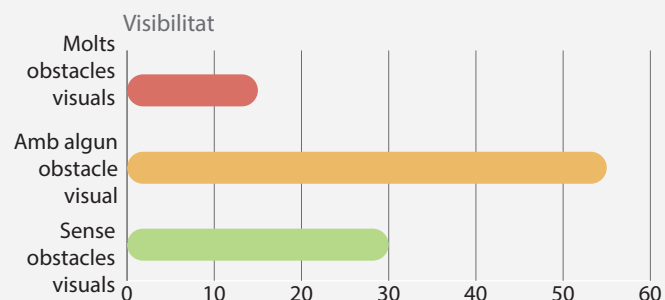


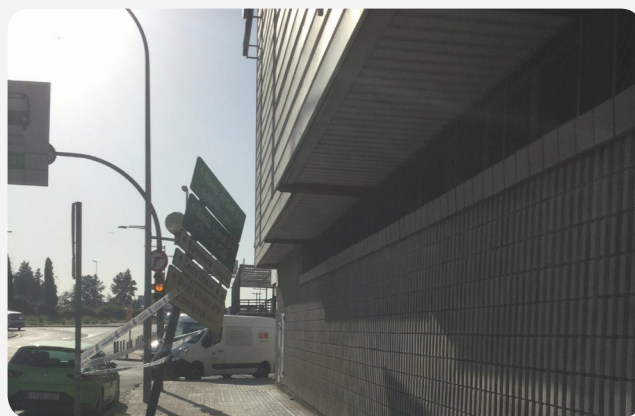
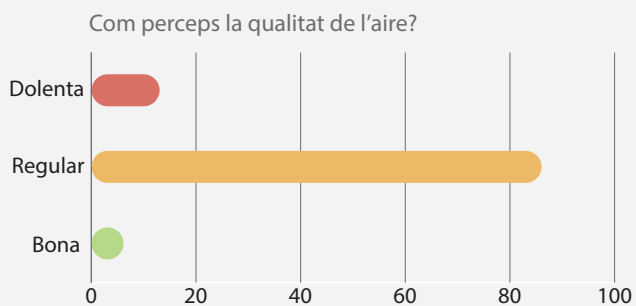
En aquest mapa podem veure representada la qualificació general dels elements urbans en cadascun dels carrers dels polígons d'estudi. Està codificat en semàfor, així, els trams en vermell són els elements com l'arbrat o la il·luminació que s'han indicat com a escassos o inexistents. En groc, els que s'han qualificat com correctes però millorables, i en verd els espais amb suficients elements urbans per facilitar-ne l'ocupació i el gaudi.

Entorn

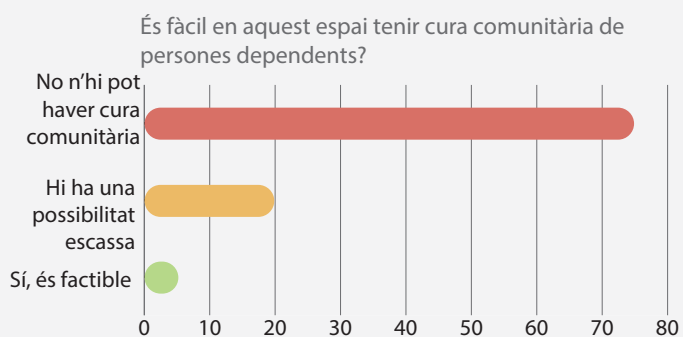
En l'observació de l'entorn s'ha detectat que la manca de qualitat dels espais és causada principalment per tres indicadors com són el **soroll dels carrers** en certs moments, ja que és molest; la carència de qualitat de l'aire a causa del trànsit o de les indústries, i s'hi suma la falta d'espais per realitzar les cures a persones dependents. Aquests tres indicadors destaquen per sobre de la resta seguits per la falta de manteniment i la dificultat per ubicar-te en la meitat dels carrers estudiats. Pel que fa a les característiques de l'entorn detectades com a potencials, hi destaquen la visibilitat correcta dels espais (amb alguns petits obstacles) i la percepció adient de l'escala de les edificacions.

A continuació es recullen les gràfiques amb els resultats de les característiques observades dels vials i de la seva valoració, així com algunes fotografies que n'exemplifiquen les mancances i els aspectes positius.

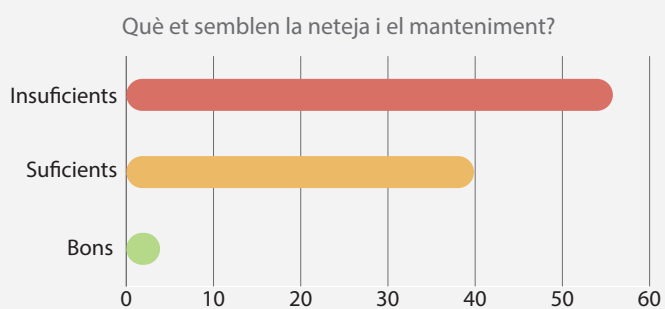




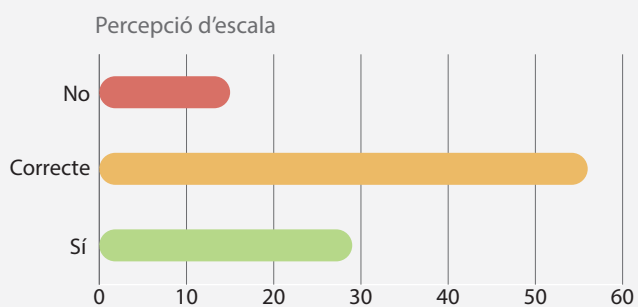
Senyalització per situar-se, carrer de Balmes



Manca de manteniment, carrer de Balmes



Intensitat de pas de vehicles que genera soroll, carrer de l'Almirall Okendo



Espai de cura comunitària, carrer de Ca n'Oliva

Mapa de qualificació global de l'entorn

Projecte Poligoneres
Barcelona Regional

Físics - Entorn

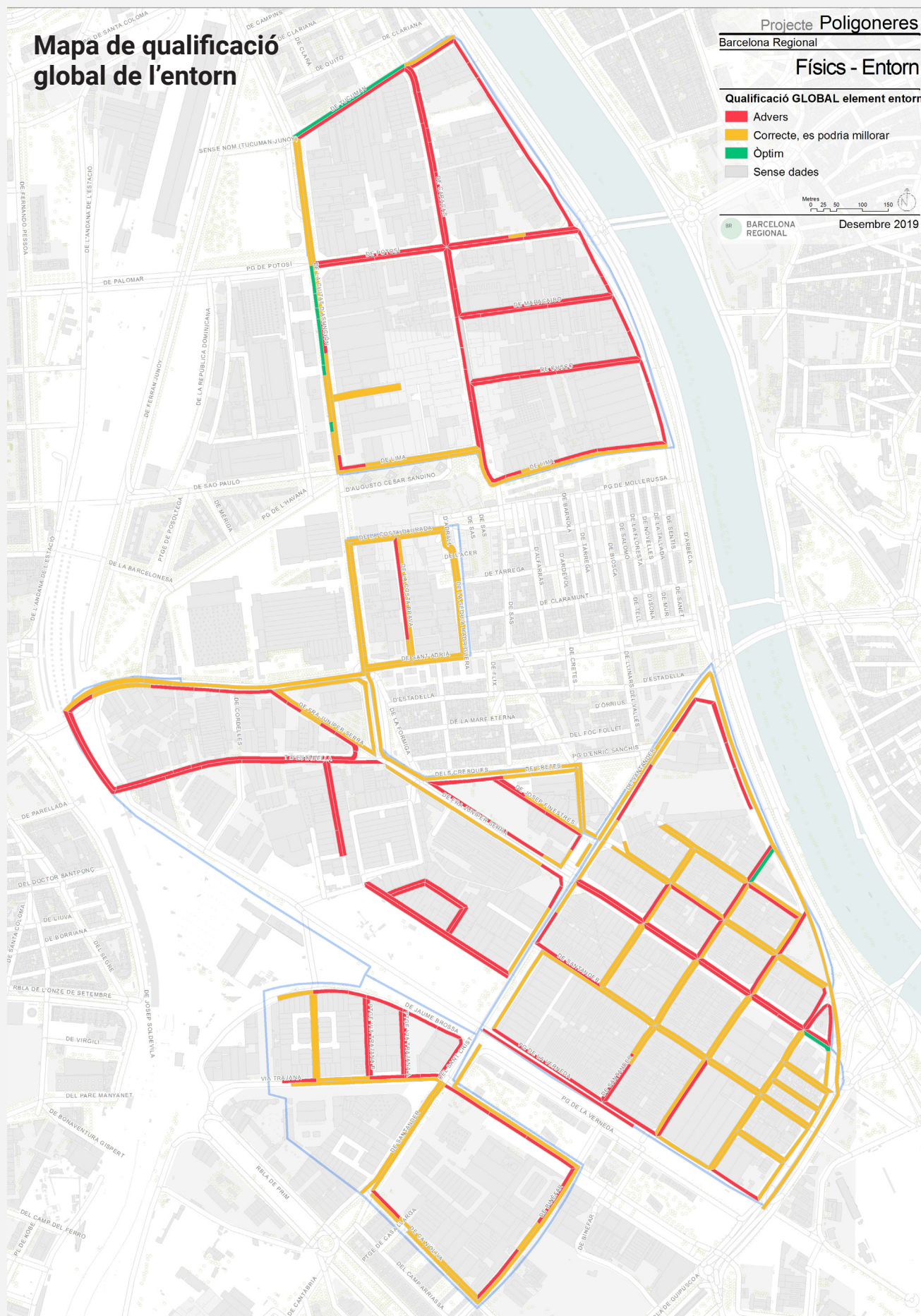
Qualificació GLOBAL element entorn

- Advers
- Correcte, es podria millorar
- Òptim
- Sense dades

Metres 0 25 50 100 150

BARCELONA REGIONAL

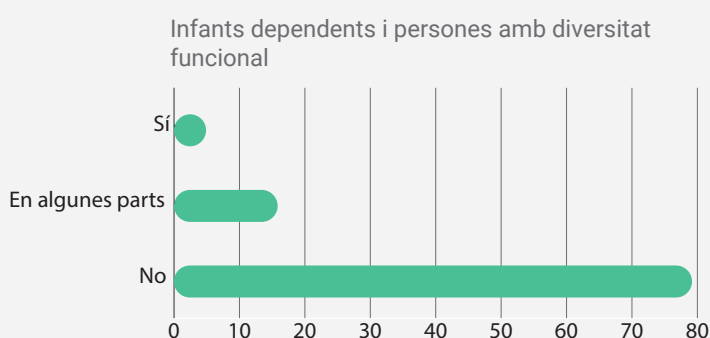
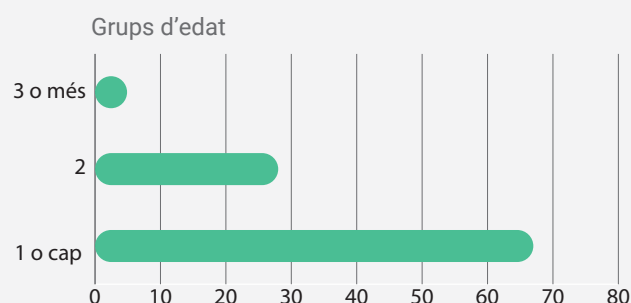
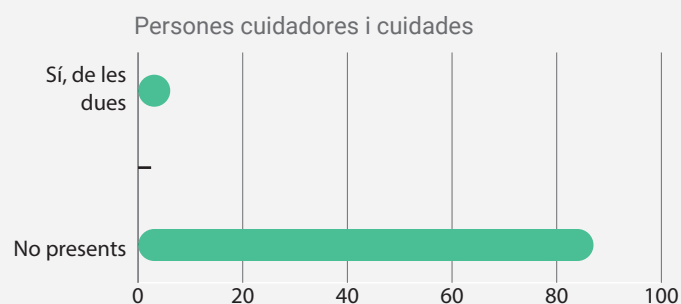
Desembre 2019



En aquest mapa podem veure representada la qualificació general dels entorns en cadascun dels carrers dels polígons d'estudi. Està codificat en semàfor, així, els trams en vermell són els entorns que s'han definit com sorollosos, amb poca qualitat de l'aire o amb manca de neteja. En groc, els que s'han qualificat com correctes però millorables, i en verd els espais amb qualitats que contribueixen a la seguretat i la cura de les persones.

3.1.2. Elements generals de l'espai social

D'altra banda, en l'observació diürna de l'**espai social** s'han observat poques persones, i entre les presents hi ha poca diversitat per grups d'edat, perfils o cultures. Tot i que —en un context lliure de desigualtats— el més comú és trobar persones d'ambdós sexes, en un terç dels carrers només s'han trobat homes. S'ha trobat més diversitat d'activitats i de perfils de persones al Bon Pastor que a la resta dels polígons. Cal destacar que els espais propers als habitatges o els equipaments també presenten més activitat. A l'**observació nocturna** es va detectar també la manca d'il·luminació en alguns carrers, la manca d'activitat a la majoria de zones (tant de laboral com de quotidiana) i l'aparició d'algun punt d'activitat més relacionat amb l'oci. També cal ressaltar la percepció d'inseguretat per part de les observadores, degut especialment a la manca d'activitat.

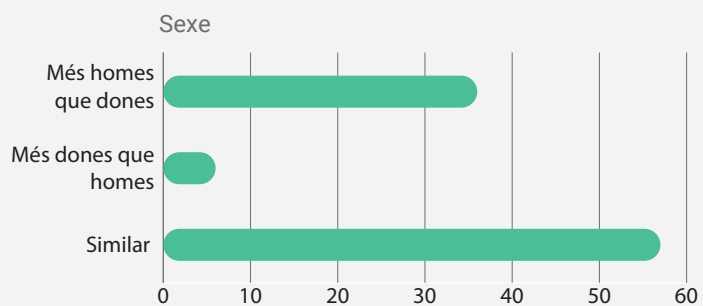


46

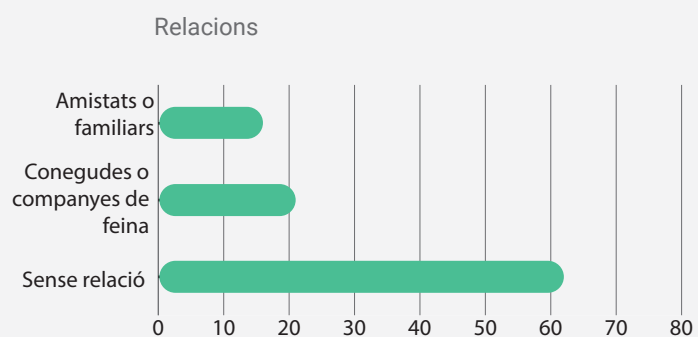
Igual que en l'observació de l'espai físic, a continuació es detallen els indicadors més rellevants i també es grafia un mapa resum amb la suma de tots els indicadors. Aquest plànol, igual que a l'apartat físic, és un exercici de síntesi, una suma de les diferents informacions recollides a l'apartat.

S'hi han observat poques persones i entre les presents hi ha poca diversitat per grups d'edat, perfils o cultures. Tot i que el més comú és trobar persones d'ambdós sexes, en un terç dels carrers del polígon només s'han trobat homes. I gairebé no hi ha hagut persones cuidadores i cuidades. La percepció d'inseguretat també ha estat marcada en molts carrers.

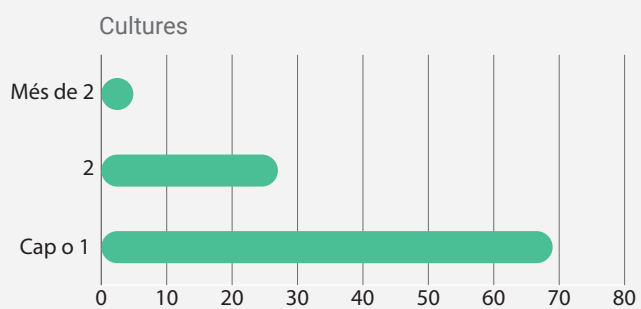
A l'annex queden recollits tots els mapes extrets de l'observació de l'espai físic i social (dia i nit).



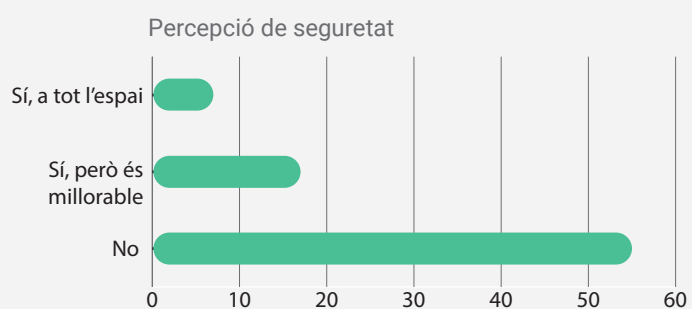
Diversitat de grups d'edat, carrer de Lima



Més activitat propera al bar, carrer de Potosí



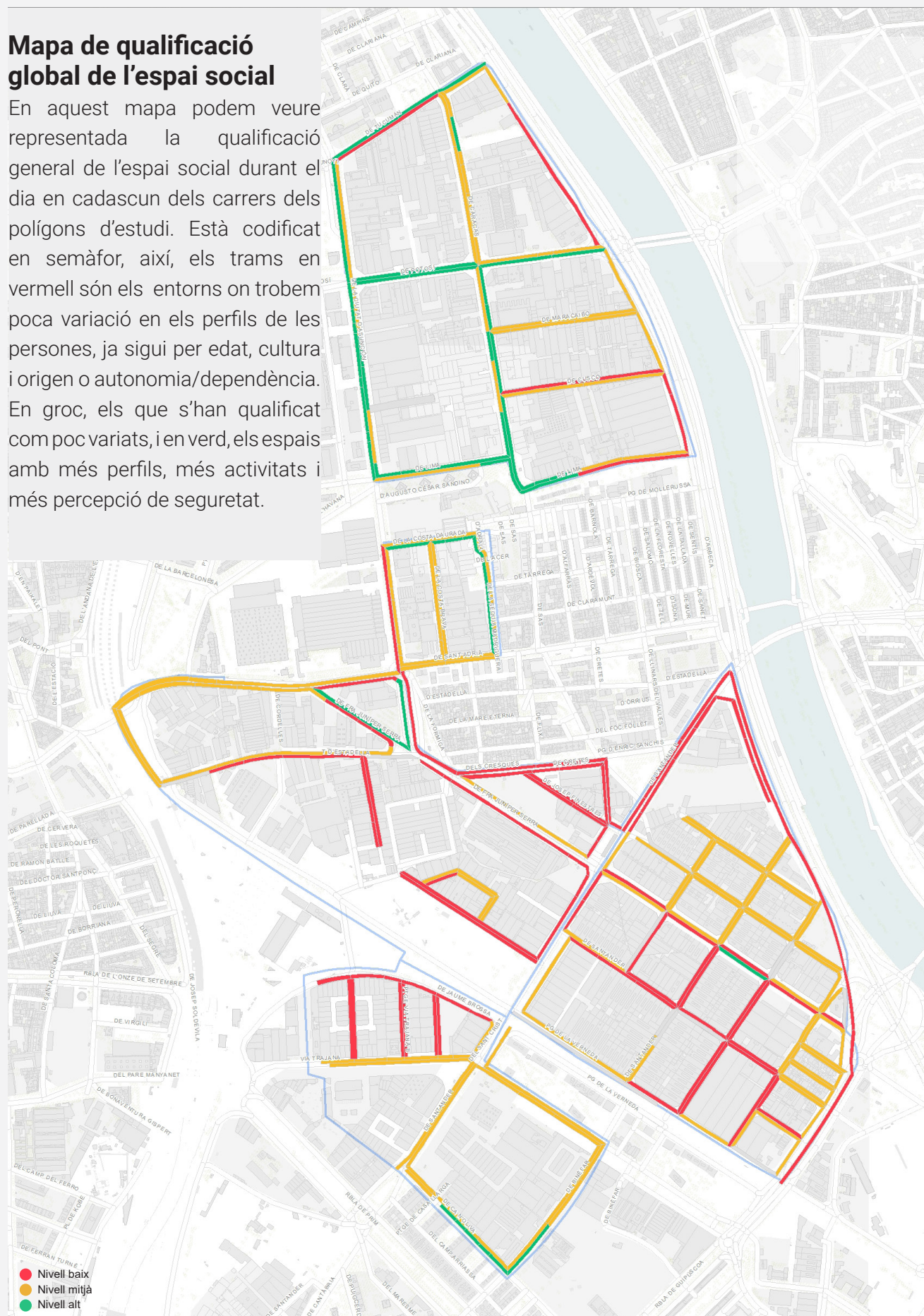
Presència d'homes en activitats de perfil d'operaris, carrer de la Ciutat d'Asunción



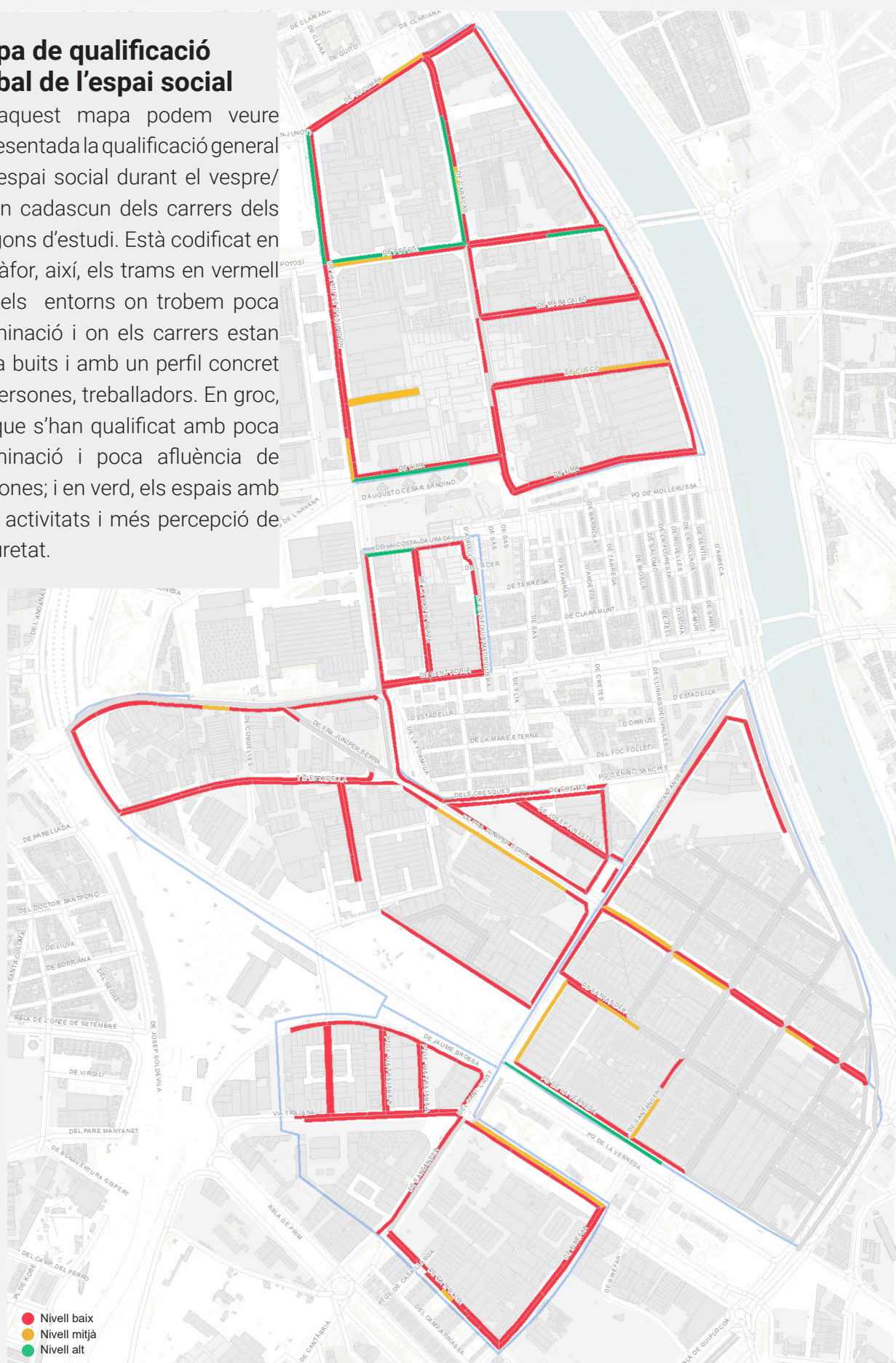
Manca de presència de persones, Sant Adrià

Mapa de qualificació global de l'espai social

En aquest mapa podem veure representada la qualificació general de l'espai social durant el dia en cadascun dels carrers dels polígons d'estudi. Està codificat en semàfor, així, els trams en vermell són els entorns on trobem poca variació en els perfils de les persones, ja sigui per edat, cultura i origen o autonomia/dependència. En groc, els que s'han qualificat com poc variats, i en verd, els espais amb més perfils, més activitats i més percepció de seguretat.



En aquest mapa podem veure representada la qualificació general de l'espai social durant el vespre/ nit en cadascun dels carrers dels polígons d'estudi. Està codificat en semàfor, així, els trams en vermell són els entorns on trobem poca il·luminació i on els carrers estan força buits i amb un perfil concret de persones, treballadors. En groc, els que s'han qualificat amb poca il·luminació i poca aflluència de persones; i en verd, els espais amb més activitats i més percepció de seguretat.



3.1.3. Elements específics: ponts, parades d'autobús i carril bici

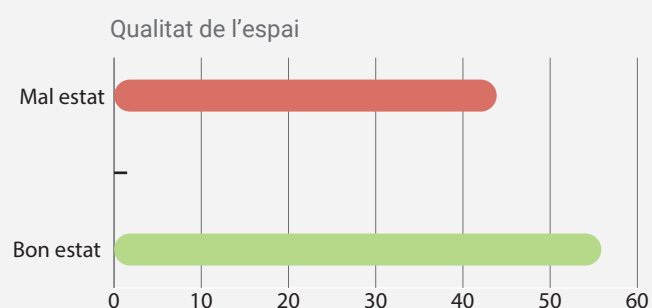
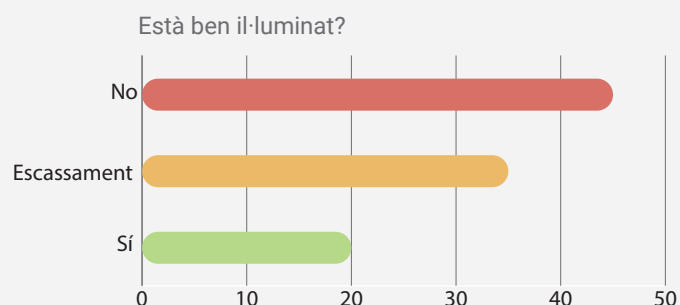
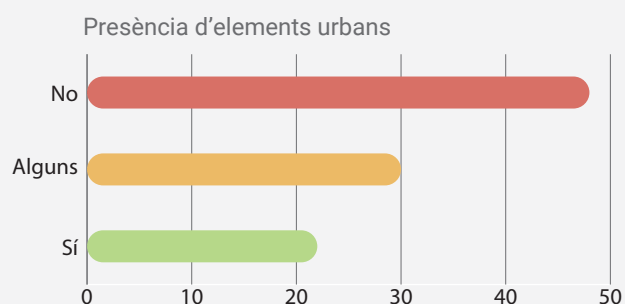
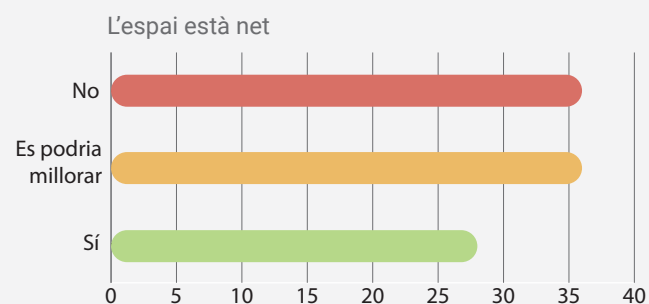
Els ponts i passeres

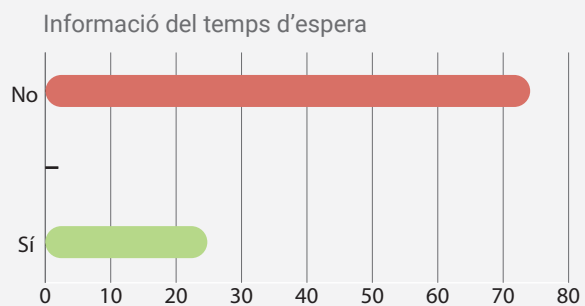
Els ponts i les passeres són unes de les infraestructures que permeten l'accés als polígons industrials, sobretot de la mobilitat activa. Segons el mapa de fluxos de mobilitat activa (realitzat al matí, entre setmana, de 8.00 a 12.00 h), unes 3.500 persones travessen les vies de tren a peu cada matí laborable i 2.600 persones travessen el riu Besòs a peu cada matí laborable. El resultat del mapa resum és la suma de tots els indicadors que valoren en quina mesura els ponts faciliten, o no, la vida quotidiana de les persones. Fruit de l'anàlisi d'observació, destaquen els resultats següents:

La major part dels ponts o passeres són percebuts com espais sorollosos, amb manca d'elements per seure-hi, per protegir-se del clima (sol, pluja, etc.), amb poca il·luminació i poca senyalització, ja que costa situar-s'hi i saber cap a on es vol anar. Majoritàriament són espais pensats per als cotxes, que tendeixen a anar ràpid i provocar soroll. Els espais destinats a les persones o a la infraestructura ciclista són escassos i poc agradables. Com a potencials s'observa la bona connectivitat d'alguns ponts, la transparència de la infraestructura i la visibilitat, sense murs, tanques o passadissos.

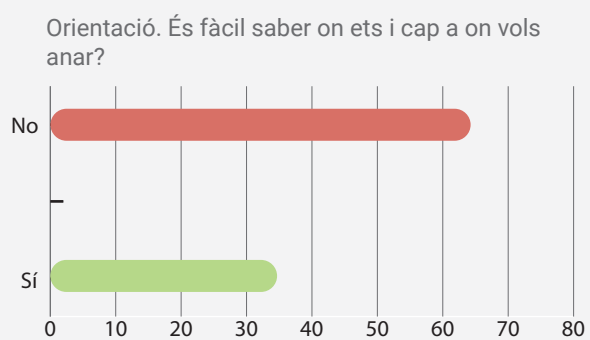
En relació amb l'observació de l'espai social, s'ha trobat que hi ha força diversitat de persones (sexe, cultura, origen o llengua) que utilitzen la infraestructura. En canvi, s'ha detectat una manca de diversitat d'activitats.

A l'annex queden recollits tots els mapes extrets de l'observació dels ponts i les passeres.

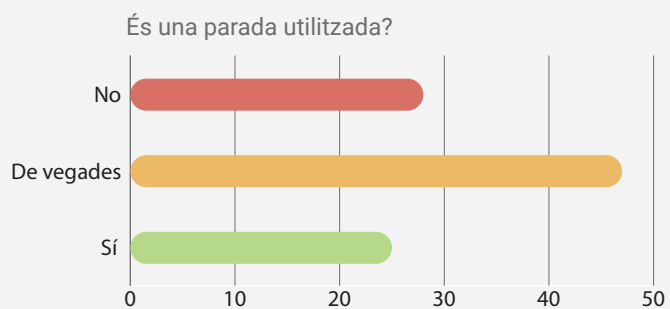




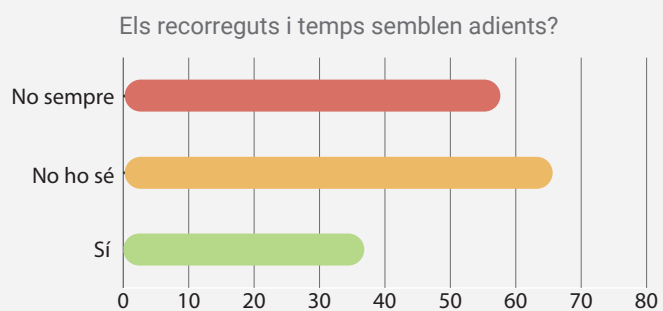
Pont de Can Peixauet



Pont i passera del carrer de Santander



Passera de La Maquinista



Mapa de qualificació global dels ponts

Mapa de qualificació global dels ponts

● Nivell baix
● Nivell mitjà
● Nivell alt

En aquest mapa podem veure representada la qualificació general dels ponts. Està codificat en semàfor, així, els trams en vermell són els ponts que dificulten la mobilitat quotidiana de les persones (sense bancs, mal il·luminats, etc.). En groc, els que s'han qualificat com correctes però millorables, i en verd, els ponts que s'han valorat com facilitadors de la seguretat, l'accessibilitat i la comoditat dels vianants. Podem observar que els ponts que travessen el riu tenen una millor classificació que els que creuen la via del tren.

Les parades d'autobús

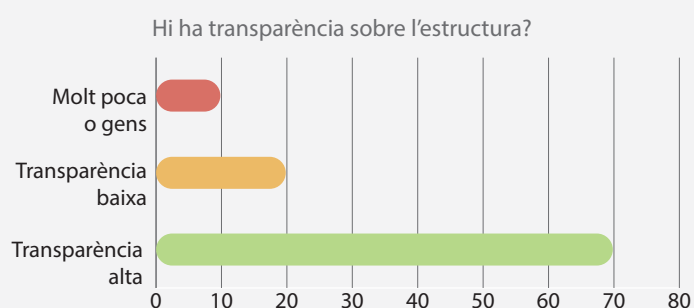
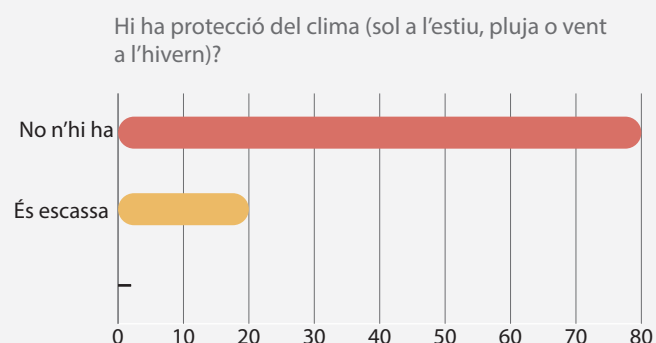
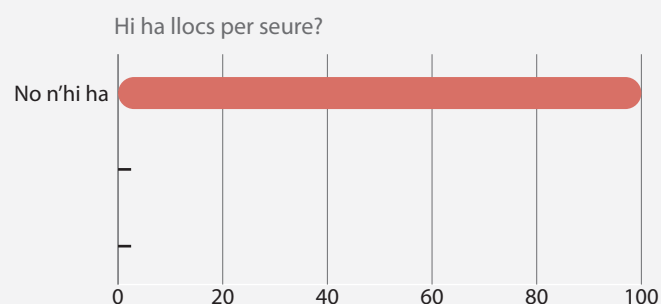
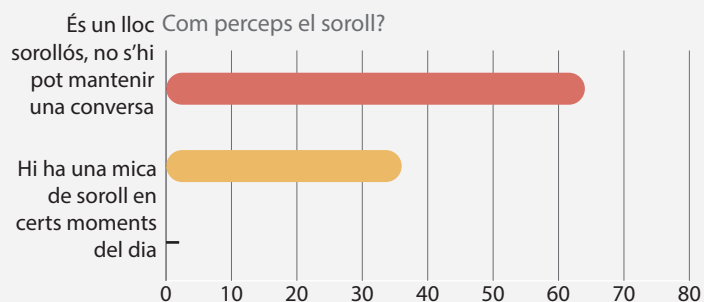
En general, les parades d'autobús es troben repartides més o menys de manera uniforme per tot el territori dels polígons. En el procés d'observació es va detectar un buit al límit del riu Besòs, on no hi ha cap parada. El transport públic és una xarxa que facilita l'accés de moltes persones als polígons, sobretot de les que no utilitzen un mitjà de mobilitat activa o el cotxe privat.

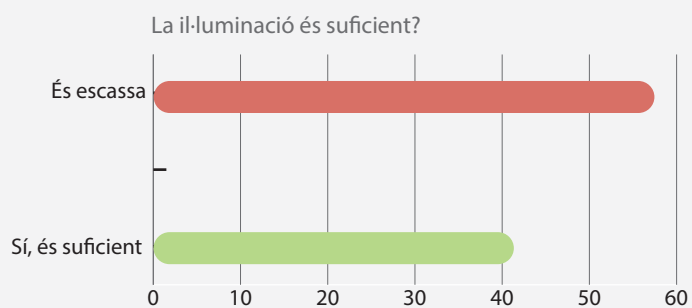
Els resultats del mapa resum són la suma de tots els indicadors que valoren en quina mesura les parades d'autobús faciliten, o no, la vida quotidiana de les persones. És una aproximació molt resumida del treball d'observació, del qual destaquen el resultats següents:

Aproximadament, la meitat de les parades es consideren que estan en bon estat. A la resta es detecta una mancança d'elements urbans (papereres, bancs, etc.), d'il·luminació i de cures als espais, ja que molts són espais força bruts. Pel que fa a la informació del temps d'espera, només una quarta part de les parades ho detalla. També es detecta una manca de senyalització, ja que es considera difícil ubicar-s'hi, conèixer els recorreguts i els temps d'espera del transport.

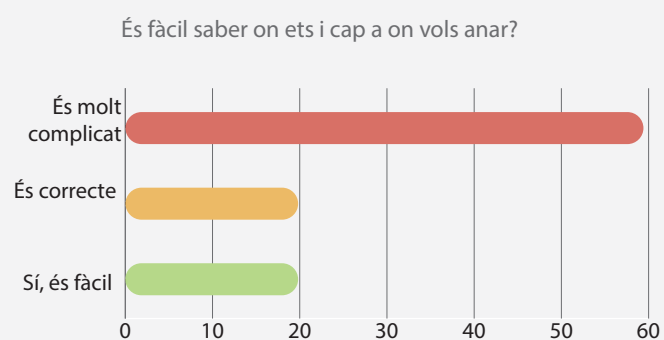
Com aspectes positius destacables, en referència a l'ús s'ha observat que la meitat de les parades són força o molt utilitzades, i més de la meitat tenen una bona visibilitat, ja que és fàcil veure-les des de l'entorn.

A l'annex queden recollits tots els mapes extrets de l'observació de les parades d'autobús.

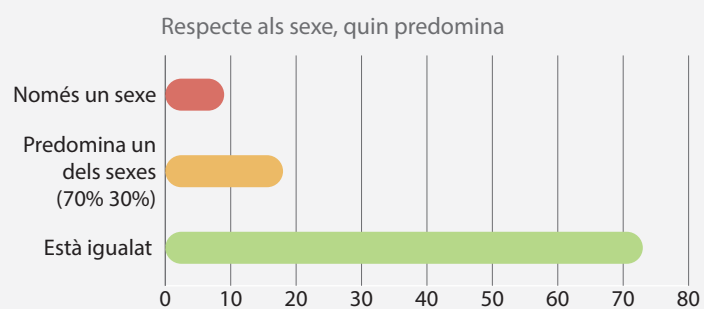




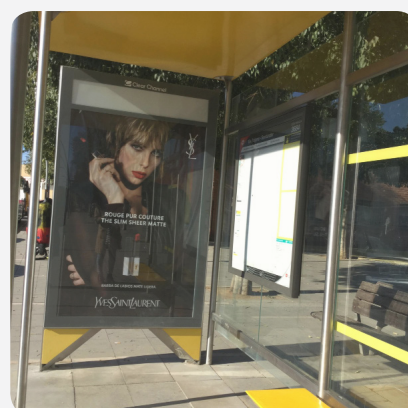
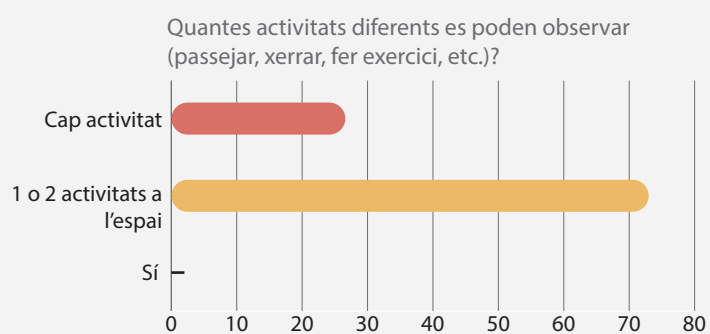
Carrer de Balmes



Carrer de Lima

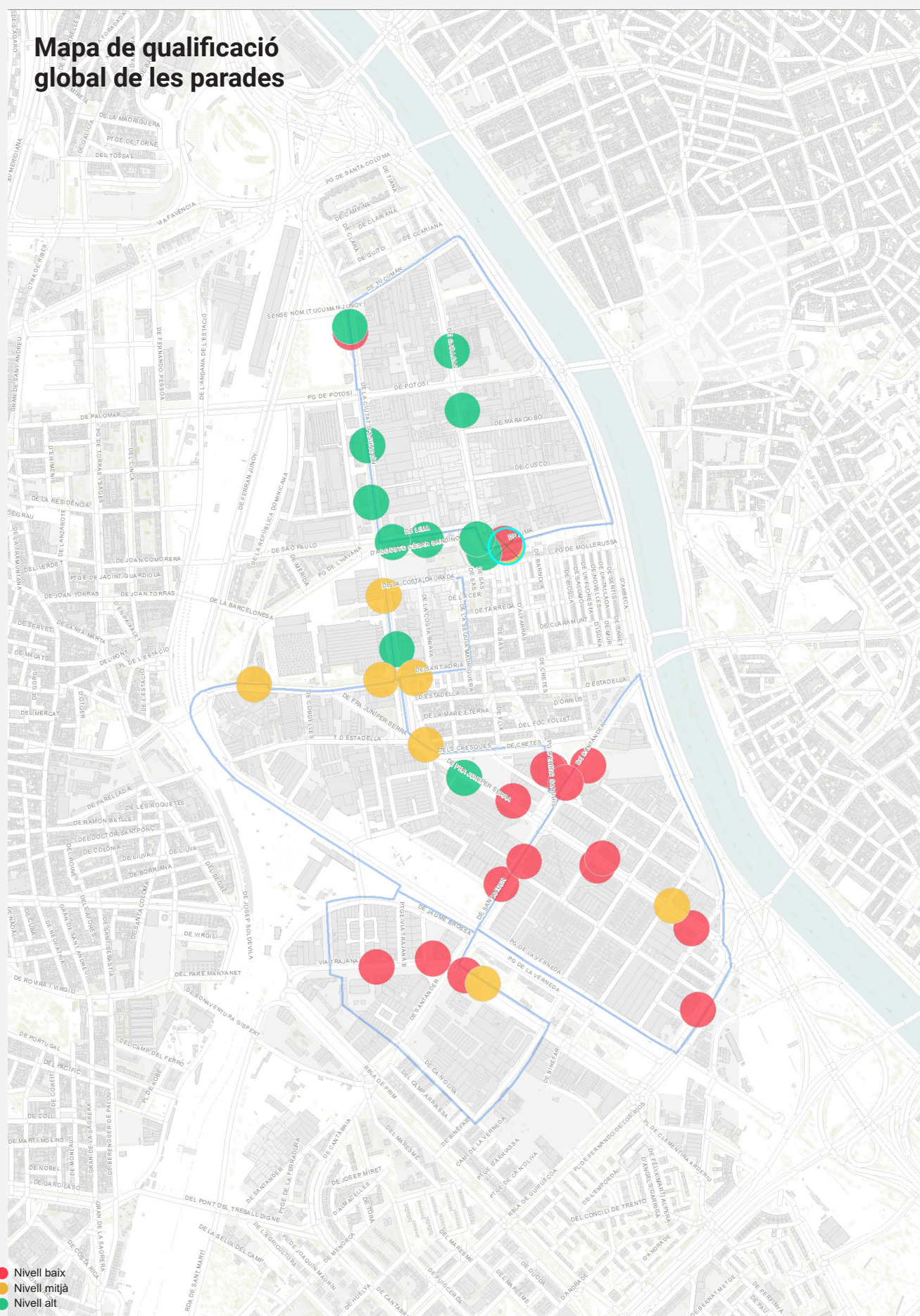


Carrer de Santander



Via Trajana

Mapa de qualificació global de les parades



En aquest mapa podem veure representada la qualificació general de les parades d'autobús. Està codificat en semàfor, així, els punts de color vermell són les parades que dificulten la mobilitat quotidiana de les persones (en mal estat, poc il·luminats, etc.). En groc, les que s'han qualificat com correctes però millorables, i en verd, les parades que s'han valorat com facilitadores de la seguretat, l'accessibilitat i la comoditat dels vianants. Podem observar que les parades situades al les zones nord tenen una millor qualificació que les situades a les zones del sud.

Els carrils bici

Pel que fa a la infraestructura ciclista, els polígons disposen de força carrils bici, però són inconnexos i no són coherents amb la trama urbana. Falta millorar la connectivitat i la seguretat. Caldria assegurar les connexions clau entre municipis. Els principals resultats obtinguts de l'itinerari ciclista són els següents:

- **A** Els carrils bici centrals són més ràpids, però hi ha més exposició a la contaminació i, en trams llargs com aquest, menys permeabilitat.
- **B** Hi ha cotxes i furgonetes envaint el carril bici. A més, és perillós perquè les persones usuàries del carril bici estan exposades al perill que els cotxes aparcats obrin les portes sense mirar si passa una bici pel carril.
- **C** Les connexions nord-sud funcionen, però no les connexions est-oest. Falten carrils bici per creuar els polígons en aquest sentit.
- **D** Hi ha trams on s'acaba sobtadament el carril bici per entrar en un doble semàfor no coordinat (s'hi prioritza el cotxe).
- **E** Hi ha carrers sense vorera i amb cotxes aparcats a les dues bandes que fan difícil el trànsit per a la bicicleta.



Sortida d'observació i estudi dels carrils bici dels polígons (2019)

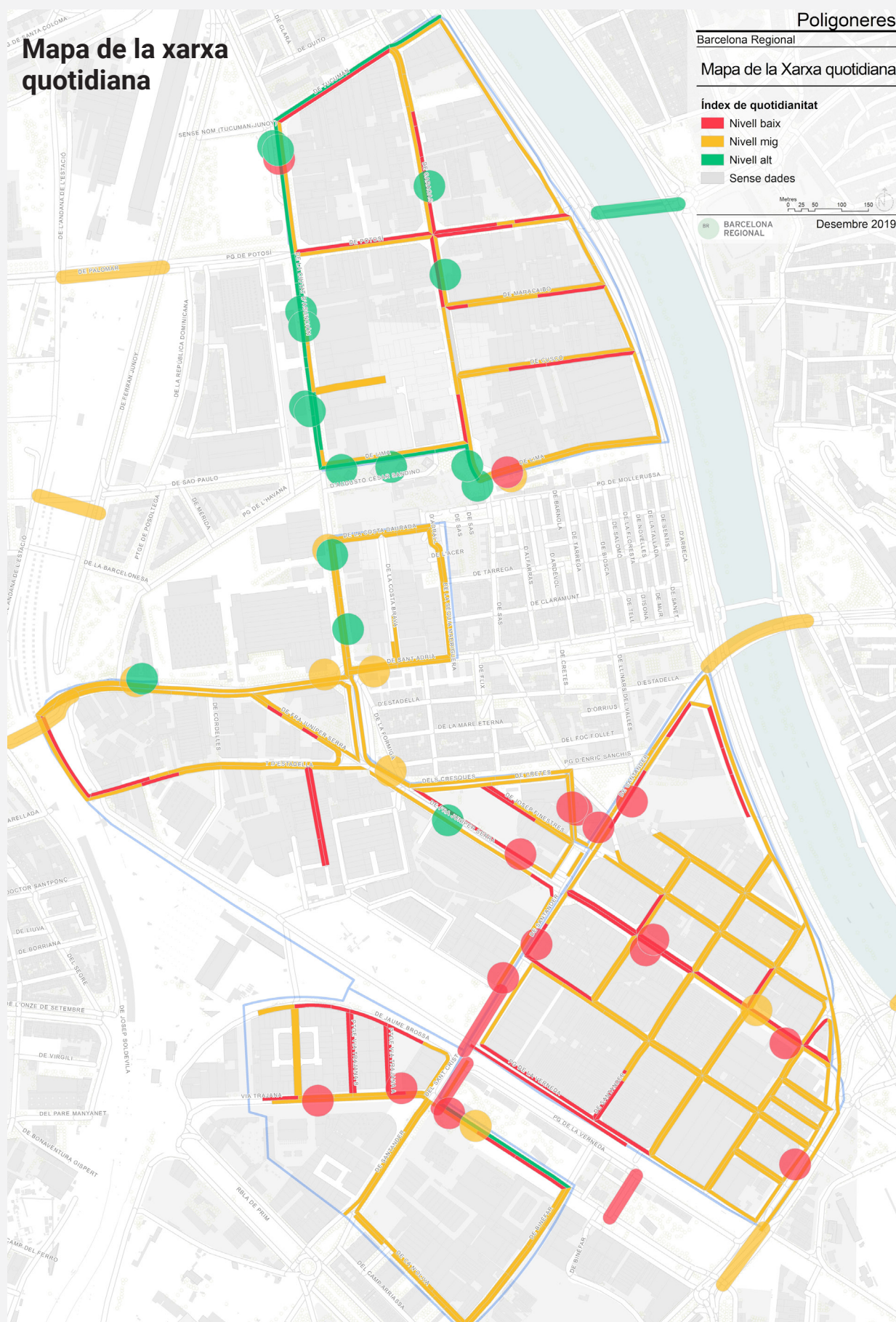


Font: Mapa de l'observació del recorregut amb bicicleta. Barcelona Regional (2020)

3.1.4. Mapa de la xarxa quotidiana

Aquest plànol és un exercici de síntesi, una suma de les diferents dades recollides de l'apartat d'observació dels elements generals físics i socials, dels ponts i les parades d'autobús. No pretén ser representatiu de tot el que s'ha treballat ni definitiu, sinó una aproximació al mapa de la xarxa quotidiana amb perspectiva de gènere de l'espai estudiat. Podem observar que cap dels quatre polígons té característiques que facilitin la vida quotidiana, encara que al Bon Pastor sí que trobem una millor qualificació global d'alguns carrers, especialment els que fan frontera amb el barri, i també hi trobem parades d'autobusos amb millors condicions. Els polígons de Montsolís i la Verneda Industrial, en canvi, tenen pitjors condicions, i per tant les tasques quotidianes i de cures es fan amb força dificultats o no es poden fer. El mateix passa amb les parades d'autobús, caldria millorar-les. Pel que fa als ponts, són clarament insatisfactoris a la banda sud de la zona d'estudi, es a dir, els que uneixen els territoris a través de la via del tren. En general, podem observar com caldria fer una intervenció clara als polígons per millorar la vida de les persones i permetre el treball de cures.

Mapa de la xarxa quotidiana



3.2. Grups de discussió

En el marc del projecte Poligoneres s'han organitzat tres tallers de discussió amb una doble finalitat: d'una banda, ampliar les dades que formen el conjunt de la diagnosi de l'estat actual dels polígons, i de l'altra, contrastar i recollir les primeres percepcions que marquen el camí dels reptes de millora dels polígons.

Com s'ha comentat, els tres grups s'han configurat amb perfils diferents per diversificar les percepcions des de les experiències viscudes i enriquir, d'aquesta manera, les aportacions.

A continuació s'esmenten, amb una visió de conjunt dels tres grups i de manera sintetitzada, els principals aspectes i problemes destacats.

3.2.1. Els espais públics

62

Els temes que més han destacat les dones als tallers han estat les necessitats de millora de voreres i calçades. La convivència amb el pas de camions i la manca d'un espai prou diferenciat per a les persones que caminen, també és una crítica recurrent. S'han detectat diferències entre polígons i es considera que alguns estan millor i d'altres pitjor, s'esmenta, per exemple, la dificultat per arribar a la Verneda.

D'altra banda, es reclama una revisió de la configuració i el disseny dels espais verds, ja que sense ombra estan infrautilitzats i limiten les opcions d'espai de descans al bar del polígon. Es valora el passat agrícola del barri del Bon Pastor i, especialment, la relació amb el riu que hi havia al barri. Els agradaria recuperar aquesta relació amb el riu i tenir-hi un accés com a l'altra banda del Besòs (municipis de Santa Coloma i Sant Adrià).

3.2.2. La mobilitat

El transport públic no s'utilitza massa perquè que no s'adapta a les necessitats de les persones treballadores, i perquè és insuficient a primeres i a últimes hores del dia i durant els caps de setmana. Per tant, reforçar-ne les freqüències i ampliar-ne els horaris seria el primer aspecte a abordar, així com repensar la ubicació de les parades, que es necessiten més a prop dels accessos al polígons (bus i metro).

Es necessiten plans de gestió d'aparcament per tal que hi hagi un ordre en els espais per aparcar i per millorar la seguretat. A més, els camions sovint estacionen malament durant les tasques de càrrega i descàrrega, un comportament que no afavoreix el pas dels vianants ni la visibilitat (en els dos sentits). Es mencionen estacionaments en segona i tercera fila.

D'altra banda, també es reclamen millores i allargaments en els carrils bici i una revisió del nombre d'estacions, per fer més viable la mobilitat no motoritzada per anar a la feina. A més, es suggereix que es fomenti (com a iniciativa empresarial, o del conjunt del polígon) un sistema per compartir cotxe en trajectes i torns compatibles. Així es reduiria el nombre de vehicles i la necessitat d'aparcament. Això dona més sensació de seguretat i confort a les treballadores que es mouen en grups.

Es necessita una millor gestió del sistema de la DUM (distribució urbana de mercaderies), per evitar congestions i males pràctiques, així com una revisió dels passos de vianants, donat que els troben escassos i allunyats dels accessos als polígons.

Es fa menció de la necessitat de millora dels ponts, ja que no a tots es transita amb facilitat i seguretat. El pont de Santander és el que es considera amb pitjors condicions.

3.2.3. L'autonomia i la seguretat

En relació amb les persones amb mobilitat reduïda, les persones amb cotxets d'infants o carrets d'anar a comprar, hi ha diversos punts que s'han de millorar. En primer lloc, pel que fa a l'anterior demanda, cal la millora urbanística dels carrers, voreres, calçades, accessos, així com de la seguretat viària. Sobre la gestió de l'aparcament cal afegir la revisió del nombre de places necessàries d'aparcament reservat a les persones amb mobilitat reduïda i la seva ubicació.

La manca d'enllumenat també ha estat una demanda recurrent. A primeres hores del matí i als últims torns, l'espai queda força desamparat, i per això la il·luminació es considera molt important.

També es planteja la necessitat de millorar l'entorn, ja que es denuncien situacions de vandalisme (robatoris) i zones on es troben restes de xeringues o de begudes alcohòliques. A més, hi ha poc manteniment dels contenidors i poca neteja general.

3.2.4. Les cures

En referència a les necessitats de la vida quotidiana com fer les compres de primeres necessitats, les dones coincideixen a dir que seria bo tenir més serveis/comerços en planta baixa per fer els espais més dinàmics, i es donaria més vida al carrer i, de retruc, augmentaria la percepció de seguretat. A la vegada es menciona la manca d'espais de trobada i socialització als polígons. Es comenta que l'increment d'espais que acaben amb un ús masculinitzat com els bars no és una bona estratègia.

S'apunta la importància que els equipaments siguin propers als polígons, com estan ara escoles i instituts, per facilitar les cadenes del treball de cures i la conciliació. És per això que també es reclama una escola bressol a dins dels polígons.

Es dona una rellevància especial a la necessitat que les empreses incorporin esquemes com el teletreball, la conciliació familiar, la proximitat a les escoles (tema de punts) per facilitar tant l'accés a la feina com la facilitat per atendre altres responsabilitats de les cures i de vida quotidiana.

3.2.5. El món laboral

Es va detectar una manca de diversitat de tipus d'indústria i activitats que se situen als polígons de la franja del Besòs. Es veu necessari diversificar i fer-ho incorporant indústria i activitats no contaminants. A més, es va mencionar la rellevància que poden tenir els plans de emprenedoria de la dones —vivers d'empreses per a dones— o aprofitar naus buides per establir-hi oficines/serveis per a dones. Es va apuntar també la possibilitat de crear una xarxa de dones de les diferents empreses del polígon per compartir bones pràctiques i donar-se ajuda mútua.



Font: Fotografia d'una sessió amb els grups de discussió.
Barcelona Regional (2018)

3.3. Enquestes

La mostra de les enquestes és força petita per ser representativa de tots el polígons (es va efectuar un mostreig aleatori de 35 persones enquestades). No obstant això, a continuació s'introdueixen els principals resultats, encara que no contradiuen la resta de mecanismes utilitzats en l'estudi, no es poden considerar com a resultats concloents. Tot i així, ajuden a fer una petita radiografia dels usos que es fan dels polígons i les seves mancances.

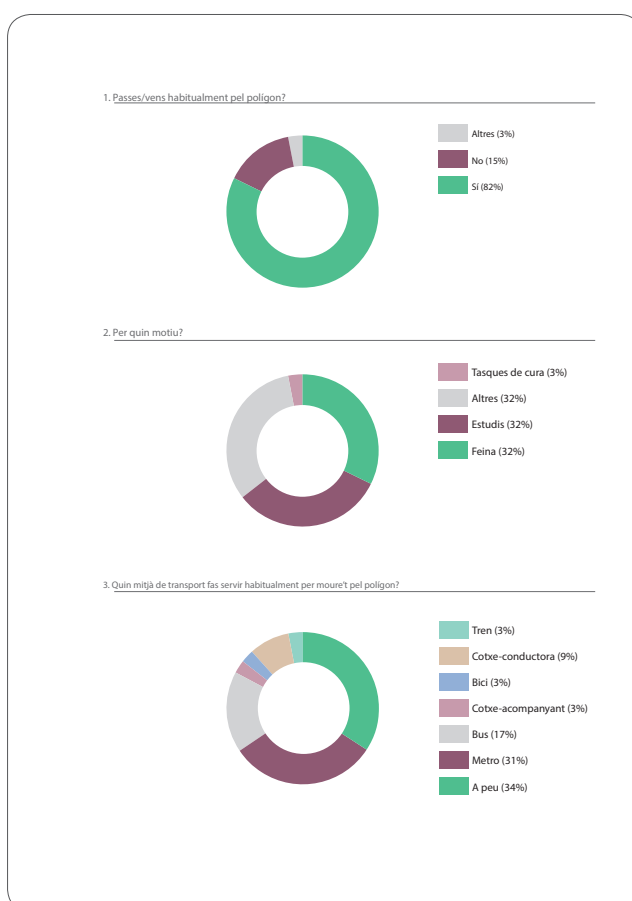
A l'annex queden recollides les preguntes i els resultats de les enquestes.

Es van plantejar algunes preguntes per conèixer el perfil de les enquestades. Les dones tenen entre 35 i 65 anys. La majoria d'elles no fan tasques quotidianes durant l'anada al lloc de treball o la tornada, i quan ho fan, tenen lloc al barri de Sant Andreu o Sant Martí. La meitat té cura de menors dependents diàriament, i l'altra meitat, de menors independents. En relació amb la situació laboral, bàsicament hi ha dos grans categories: les persones desocupades i les que tenen un treball assalariat desenvolupat a diferents barris de la ciutat i municipis propers. Per acabar, les enquestades viuen a diversos districtes com Sant Andreu, Sant Martí, Nou Barris o a l'àrea metropolitana de Barcelona.

Les dones van explicar que són usuàries habituals de l'espai públic dels polígons per motius de feina, estudis o altres, però molt poques passen al polígon per motius de cures. La majoria arriben al polígon a peu, amb metro o autobús, i pel que fa a l'adequació dels horaris del transport, l'opinió està dividida en dos: la meitat opina que s'ajusta a les seves necessitats i l'altra meitat opina que no perquè hi ha poca freqüència de pas. Consideren que els recorreguts i les distàncies fins al seu lloc de destí són adequades per a elles. També consideren que tenen una parada de transport

propera al seu lloc de destí i que les distàncies entre les parades són adequades.

Pel que fa a espais públics d'estada, la majoria de les enquestades diu que no fan servir cap tipus d'espai (places, parcs, carrers amb bancs, etc.) i quan se'ls pregunta sobre si eviten els espais públics, la resposta és que una meitat els evita i l'altra no. El motiu d'evitar espais públics és per por o per les males condicions de l'espai. La por es dona al matí i els dies entre setmana.



3.4. Ocupació als polígons

El teixit industrial dels polígons i les persones que hi treballen són objectes de coneixement i anàlisi habituals. En canvi, **conèixer l'impacte de gènere que hi té lloc és un terreny encara inexplorat**. Aproximar-se a la dada de quantes dones treballen al polígon ha estat un repte per a aquesta diagnosi, que tractarem d'abordar a continuació.

Amb l'objectiu d'**aprofundir en els aspectes laborals, econòmics i de les cures dels polígons industrials**, i des de la precarietat dels sistemes d'informació de què es disposa, seguidament es presenten tres apartats: **una descripció del teixit industrial i les empreses** actuals al polígon, una estimació de les **desigualtats entre dones i homes** en aquestes empreses i, finalment, un recull de les **mesures** que impulsen Barcelona Activa i Pla de barris **per abordar aquestes desigualtats**.

3.4.1. El teixit industrial dels polígons

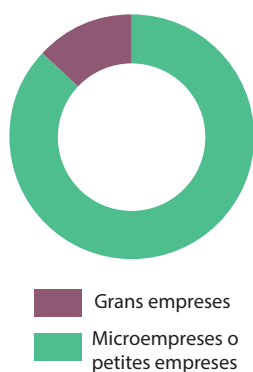
Barcelona Activa té un cens d'empreses (novembre del 2019) dels polígons industrials de Barcelona, que identifica **739 empreses que operen als cinc polígons analitzats**, inclosa la part de la Verneda que pertany al municipi de Sant Adrià de Besòs.

El cens d'empreses només coneix el número de persones treballadores en 396 casos, però no disposa de dades desglossades per sexes. Així, amb la mostra de què es disposa, es reporten **8.957 persones ocupades als polígons**.

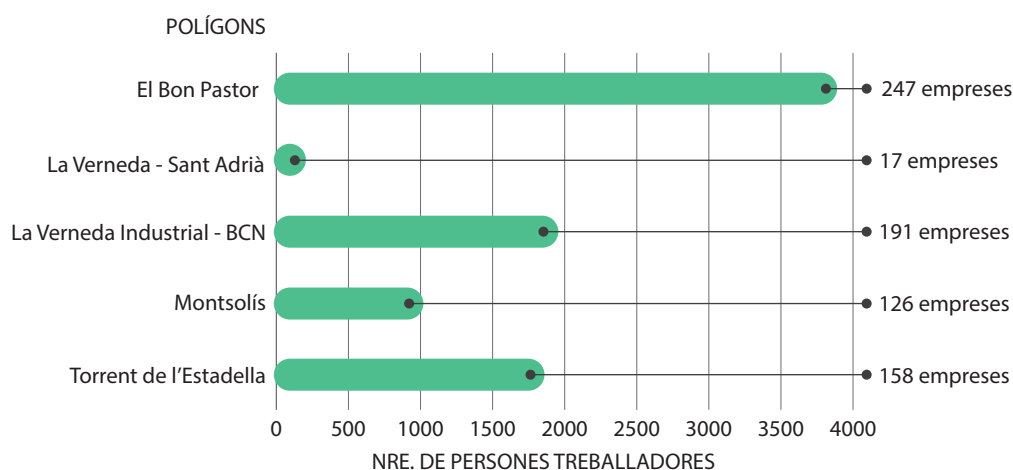
Segons el volum, **la gran majoria (el 87%) són microempreses o empreses petites** (d'entre 1 i 50 persones). Aquestes empreses **ocupen la meitat de la força de treball del polígon**, un 48,8% del total. Un altre 27,7% de les persones treballadores estan ocupades en empreses mitjanes o grans, de més de 500 persones (7 grans empreses desenvolupen la seva activitat al territori). D'entre els polígons analitzats, **la concentració d'empreses i de persones treballadores més alta es troba al Bon Pastor**.

66

Mida de les empreses



Número de persones treballadores i empreses segons els polígons

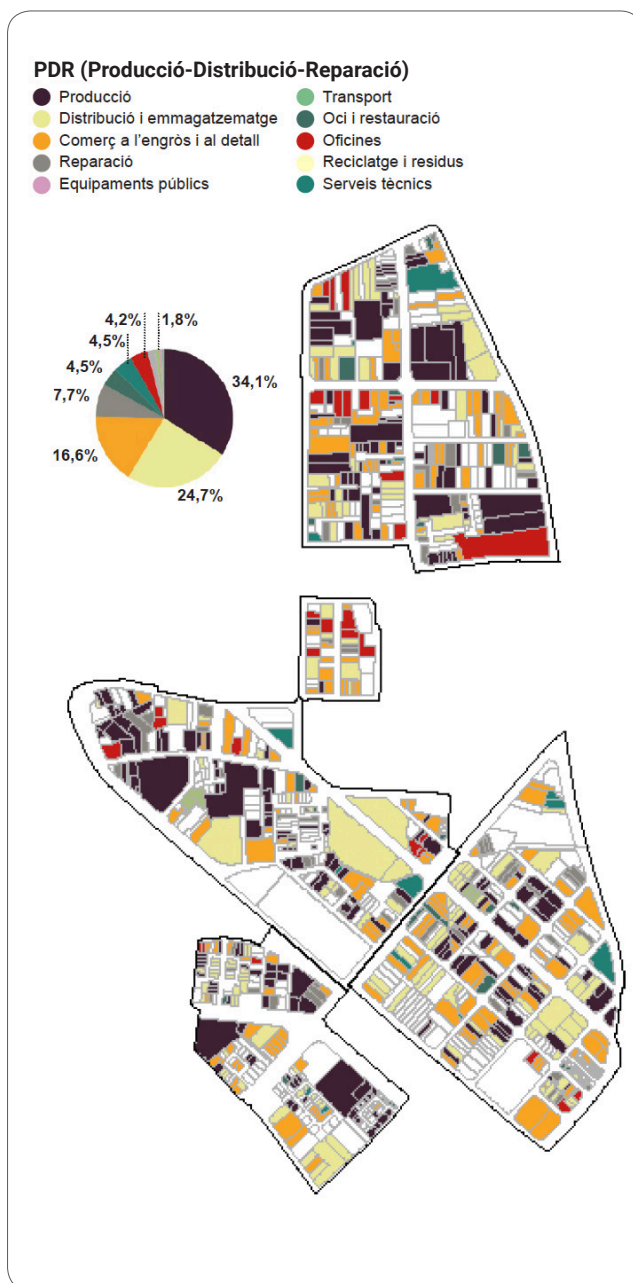


Majoritàriament, les empreses ubicades als polígons del marge dret pertanyen al sector industrial i al comercial. L'activitat dominant segueix sent la producció, tanmateix, la distribució, l'emmagatzematge i el comerç majorista cada vegada són més rellevants. Mentre els polígons del Bon Pastor, la Verneda Industrial i Torrent d'Estadella tenen una concentració d'empreses industrials més alta, la majoria d'empreses ubicades a Montsolís pertanyen al sector comercial.

Producció-Distribució-Reparació (PDR)

Les dades de la PDR (tres tipus d'activitats econòmiques) mostren com Montsolís i el Bon Pastor tendeixen a concentrar activitats de logística, emmagatzematge i comercials. En canvi, la Verneda Industrial i el Torrent d'Estadella concentren més activitat associada a la producció, principalment associada al sector de la transformació del metall i empreses orientades a donar serveis a altres indústries.

En termes generals, són empreses en què el client és finalista i és urbà, de proximitat. La producció es caracteritza per empreses petites o mitjanes orientades a la personalització i el servei adaptats a les necessitats concretes d'un client, no d'un producte concret. D'altra banda, el comerç, la reparació, els serveis tècnics i la distribució mitjana i petita tenen com a factor de localització la proximitat del client, i el client és, principalment, urbà.



Font: Gràfics de Barcelona Regional (2018)

3.4.2. Desigualtats d'ocupació entre dones i homes

Accedir a dades d'ocupació al polígon desglossades per sexes ha estat impossible a través de cap font accessible. Per això aquesta diagnosi incorpora la informació obtinguda a través d'un **treball específic de recopilació de dades**.

El treball de camp específic ha permès obtenir informació de 205 empreses, del total de les 558 amb les quals s'ha contactat. Per tant, en relació amb el total d'empreses dels polígons, **els resultats que mostrarem a continuació suposen una mostra del 27,7% de les empreses**.

La informació recollida mostra que **només el 29,3% de les persones que treballen als polígons són dones**. Quant a la seva distribució segons categories, **les dones es concentren als llocs administratius** i, en canvi, **els homes són majoria a la resta, en què destaca el 72,9% entre els càrrecs directius i el 80,1% en les tasques operàries**.

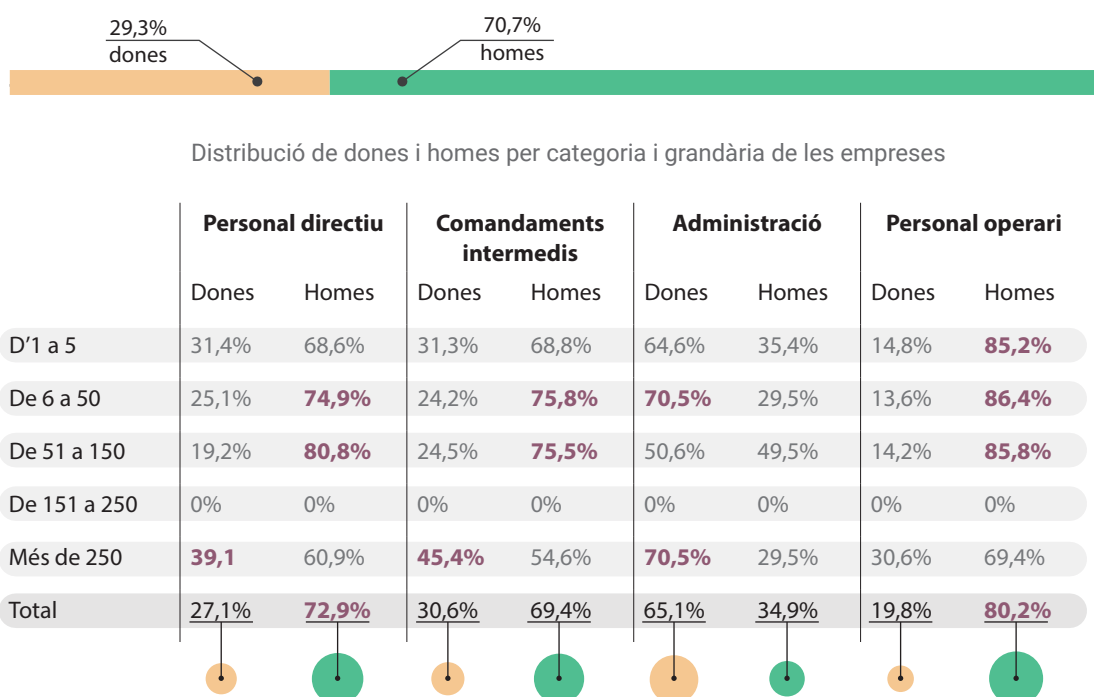
Pel que fa a la distribució per sexes segons la grandària de les empreses, observem que els homes operaris predominen de manera destacada a les empreses de menys de 150 persones ocupades. I és **només a les 3 empreses de més de 250 persones que podem trobar gairebé un 40% de dones directives, així com un 45,2% de dones en comandaments intermedis**.

En l'anàlisi d'aquestes dades hem de tenir en compte que s'hi inclou l'empresa Puig, amb 258 dones a la plantilla (un 65,2% del total). D'aquestes treballadores, el 36,43% són operàries, per la qual cosa **les tendències que mostren les dades serien encara més extremes si prescindíssim del biaix que genera aquesta empresa en particular**.

En relació amb els plans d'igualtat i protocols, les empreses de les quals s'han recollit dades són 92 i majoritàriament petites. Tot i això, apreciem que:

- 10 empreses disposen d'un pla d'igualtat i 3 empreses l'estan elaborant.
- 11 empreses disposen de protocol contra l'assetjament sexual o per raó de sexe, i 3 empreses l'estan elaborant.

68



3.4.3. Mesures d'impuls a l'ocupació igualitària

L'últim apartat de recerca sobre ocupació als polígons és la recollida d'informació dels **programes específics i d'actuacions de foment de l'ocupació de les empreses** que s'hi desenvolupen. Tant Barcelona Activa com el Pla de barris porten a terme actuacions de foment de l'ocupació en els polígons industrials que estem treballant i en els barris limítrofs. A continuació s'exposen les actuacions, tot i que no es disposa de dades desglossades per sexes en relació amb les persones destinatàries.

Actuacions de foment de l'ocupació

Actuacions:

A través de Barcelona Activa, s'han fet 126 visites a empreses de l'eix Besòs entre l'agost del 2017 i el desembre del 2018, i 156 accions concretes d'assessorament i suport a les empreses de l'eix Besòs.

A més, junt amb el Pla de barris s'han fet accions de cerca de treballadors/ores, activitats en fires, cooperació empresarial, tràmits municipals, formació, servei de localització, servei de finançament, servei de prototipatge, internacionalització, mentoria i mercat web de talent.

Programes específics desenvolupats als polígons

- Programa d'assessorament individualitzat en màrqueting digital
- Programa d'assessorament individualitzat en eficiència energètica

- Web del polígon com a eina de promoció i d'atracció d'empreses industrials
- Altres: jornada sobre autoconsum energètic, taller sobre economia circular, etc.

Accions per a l'activació econòmica i ocupacional del polígon

- Dinamització industrial dels polígons del Besòs
- Dinamització de naus buides
- Incorporació de la figura del dinamitzador industrial

Per a la dinamització industrial del polígon

- S'han identificat 560 empreses amb dos perfils majoritaris: empreses-taller (petita indústria) i pimes (indústria i/o distribució). Les activitats principals són la producció (29%), comerç a l'engròs (24%), logística i distribució (19%), reparació (9%)
- Accions realitzades entre el Pla de barris i les empreses: cerca de treballadors/ores, activitats en fires, tràmits municipals, formació, servei de localització, servei de finançament, servei de prototipatge, internacionalització, mentoria, mercat web de talent.

Programes específics de suport industrial

- Programa d'assessorament individualitzat en màrqueting digital, en què participen 9 empreses
- Programa d'assessorament individualitzat en eficiència energètica, en què participen 11 empreses

- Web del polígon com a eina de promoció i d'atracció d'empreses industrials
- Altres

Suport en gestió del talent

Els programes de formació, ocupació i emprenedoria vinculats a les potencialitats dels barris i **adreçats específicament a dones** han estat:

- Carnets professionals de conduir per a dones
- Suport al programa d'acompanyament d'itinerari laboral de les dones gitanes
- Suport al projecte "Dones trencant amb la precarietat"
- Inclusió laboral de dones amb malestar emocional (Som de Barri)



Font: Fotografia d'exemple d'una façana amb activitat econòmica situada al polígon de Montsolís. Barcelona Regional (2018)

4. Anàlisi

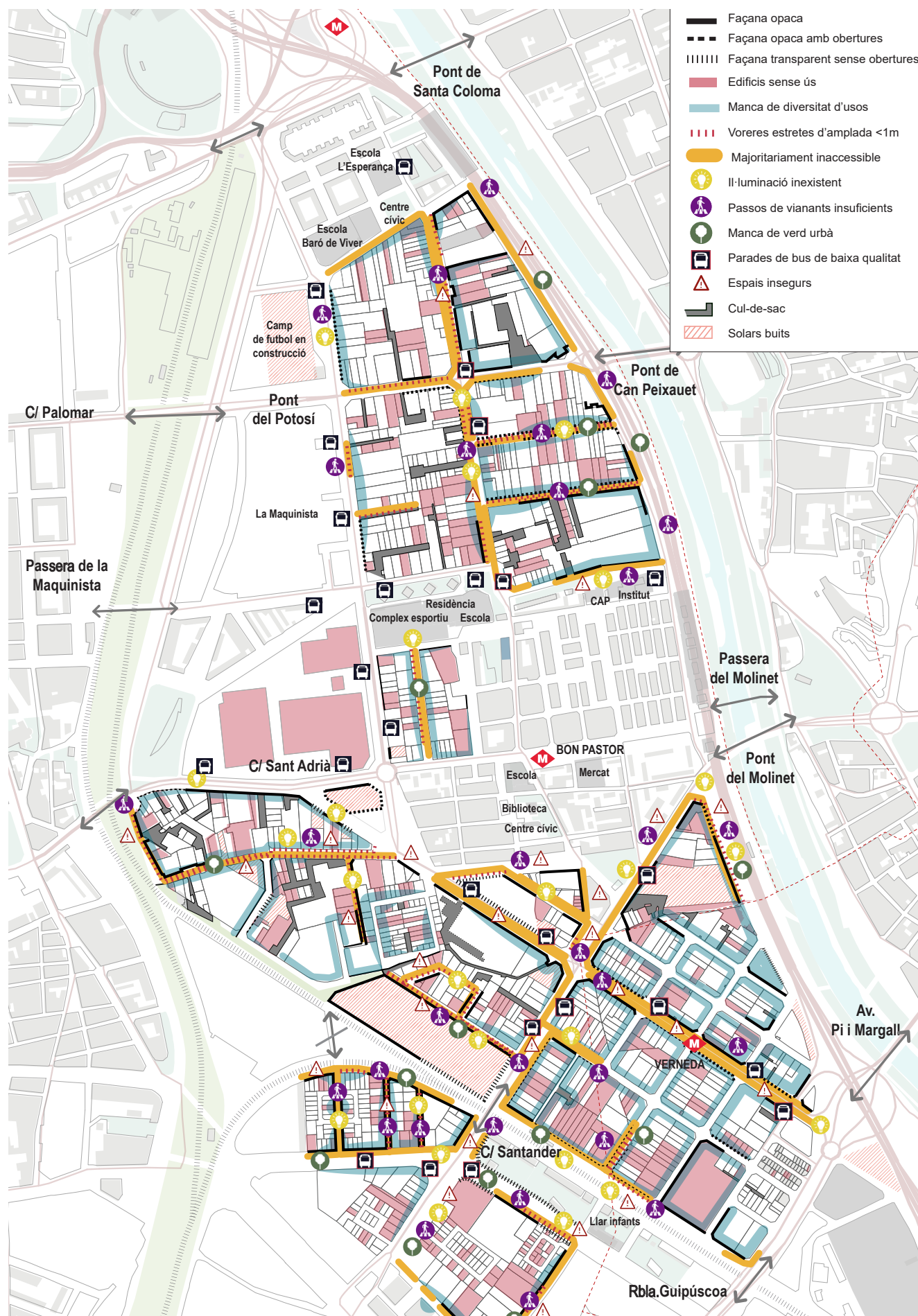
Aquesta anàlisi està dividida en tres apartats: urbanisme quotidià, cadenes de tasques i cures, i món laboral. Creiem que no és possible fer una diferenciació temàtica estanca quan fem una diagnosi amb perspectiva de gènere, i especialment en aquest cas, quan les cures han estat un tema central. Entenem les cures com activitats que surten de l'àmbit privat i s'estenen també per l'espai públic, tant als carrers com als seus equipaments. A la vegada el món econòmic, des d'una perspectiva de gènere, inclou tant el treball laboral com el de les cures (treball remunerat i no remunerat). És per això que es fa necessària una lectura transversal de tota la informació recollida i exposada en els resultats, i és l'esforç que s'ha fet en aquest apartat.

4.1. Urbanisme quotidià

El teixit d'aquests polígons industrials es caracteritza per la **presència de moltes façanes cegues, carrers amb activitats que generen poques interaccions socials —especialment a la nit—, voreres —quan n'hi ha— ocupades pel vehicle privat i les operacions logístiques (DUM) i, en general, per la manca de confort ambiental** (manca de llocs per seure, protecció climàtica o lavabos propers), que fan d'aquest territori un lloc poc agradable per a les persones que caminen i dificulta les tasques quotidianes i de cures.

La poca activitat social, la monofuncionalitat de l'espai industrial, la poca transparència de les façanes i la manca d'il·luminació en alguns trams genera **sensació d'inseguretat, amb especial impacte en la mobilitat de les dones, que perceben l'espai públic com més insegur.** Cal afegir que **la desinversió provocada per la incertesa urbanística ha accelerat la degradació** d'un gran nombre d'edificis i d'espais públics, i ha generat la presència de diversos establiments infrautilitzats, inactius. i solars en l'àmbit que accentuen la percepció d'inseguretat.

En resum, el mateix caràcter industrial juntament amb les barreres físiques existents dona com a resultat **un espai urbà amb una manca significant de recorreguts continus de vianants, agradables i ben definits, que connectin els barris i els polígons de forma segura amb les parades de transport públic i els diferents serveis, equipaments i zones verdes.** Aquestes característiques han de ser transformades, no per una voluntat ociosa, sinó perquè la distribució d'equipaments als barris de la franja del Besòs requereix creuar sovint els polígons industrials per anar a l'escola, al CAP o per accedir al transport públic.



4.2. Cadenes de tasques i cures

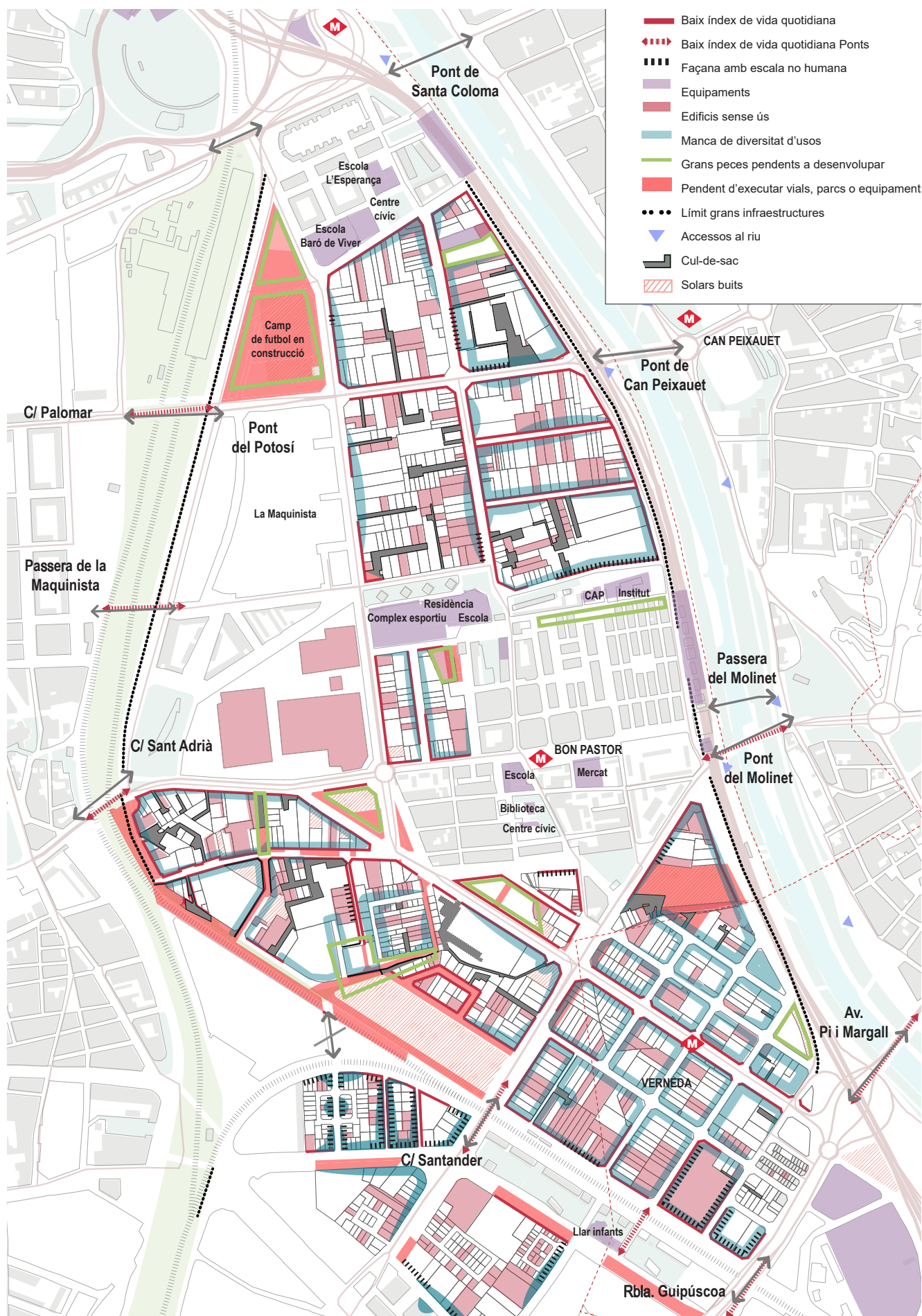
Els polígons del marge dret del Besòs se situen en un dels grans corredors d'entrada a la ciutat de Barcelona, l'eix Besòs, i gaudeixen d'una molt bona accessibilitat —en transport privat i públic— i bona connectivitat amb la resta de l'àrea metropolitana i de la regió.

Però aquests **espais industrials es troben poc integrats en el seu continu urbà**. Les connexions entre els polígons i els diferents teixits residencials que els envolten es produeixen només de manera puntual. **Actuen com a barreres que aïllen i impedeixen el contacte entre barris**. Als polígons de la franja dreta del Besòs trobem situats els espais que faciliten la vida quotidiana en els seus límits, en contacte amb la diversitat d'usos, així com per exemple, la façana que dona al barri de Baró del Viver, el centre comercial La Maquinista, el barri del Bon Pastor i la Verneda són més actives. Tampoc existeix relació entre aquests espais industrials i el riu Besòs.

Aquesta fragmentació esmentada, deguda a les fronteres que suposen la via del tren, la ronda i el riu, fa que prenguin **molta importància els ponts i les passeres que uneixen els polígons amb els barris**. En general aquests ponts són adequats, però la convivència entre vehicles i persones no sempre està resolta. És especialment preocupant el pont de Santander i la seva manca d'accessibilitat i de percepció de seguretat.

Les barreres físiques que suposen les grans infraestructures, els recintes industrials tancats i impermeables, les grans peces d'equipament o zones verdes pendents d'urbanitzar i els solars existents són les principals causes de la fragmentació d'aquest territori.

Aquesta manca de permeabilitat del teixit, de connectivitat entre peces i la poca activació dels sòls **dificulta la realització de les tasques quotidianes i de cures** en aquest territori.



4.3. Món laboral

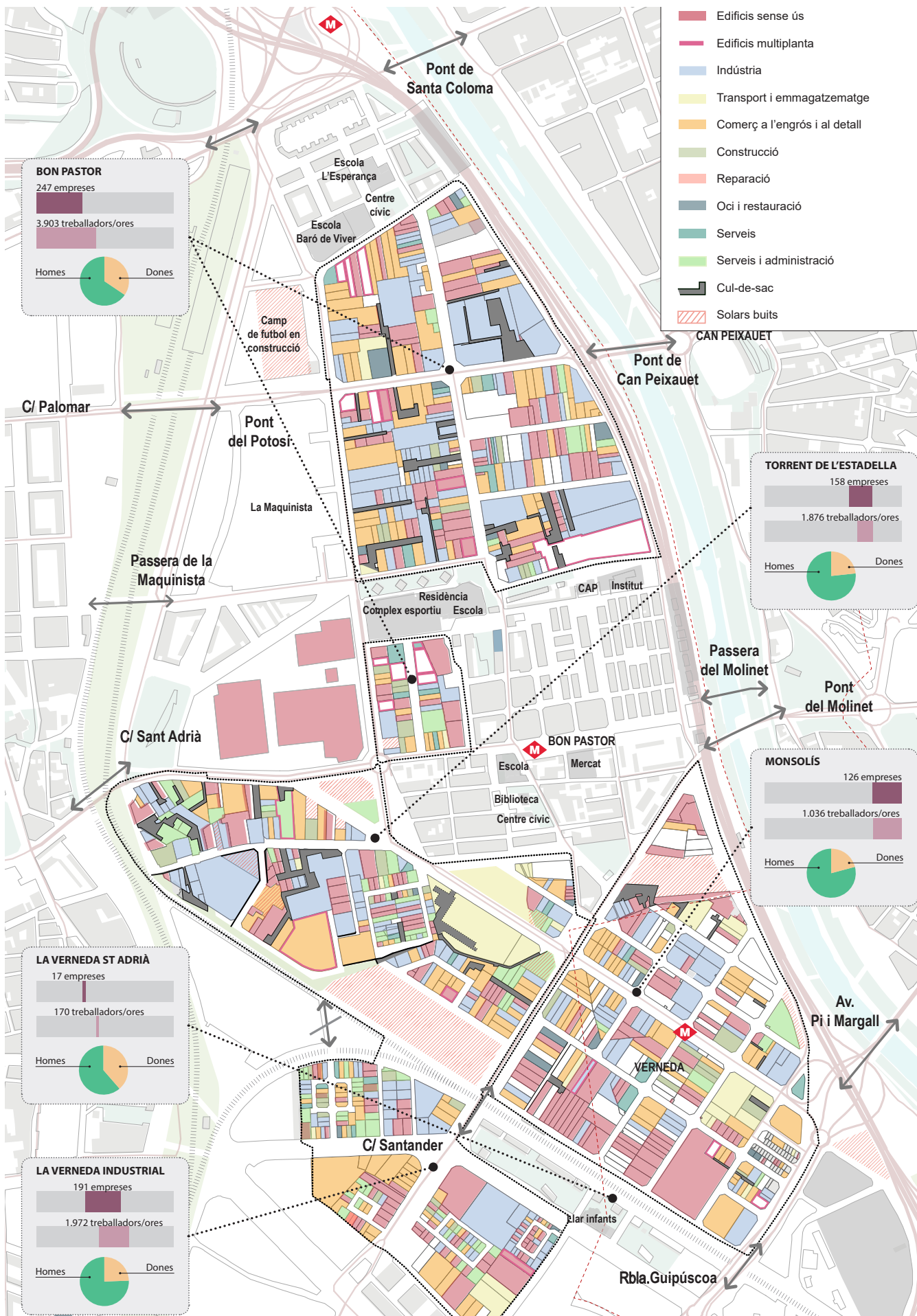
Els polígons del marge dret del Besòs constitueixen l'ecosistema més gran pel que fa al nombre d'empreses en sòl industrial de tot el continu metropolità de Barcelona. Alhora, aquests polígons esdevenen **un dels pocs àmbits productius de l'eix Besòs, en un territori amb greus problemes d'ocupació i amb una autocontenció laboral tradicionalment baixa.**

La presència de dones és baixa en l'ocupació, només **el 29,38% de les persones treballadores són dones davant un 70,62% d'homes.** Les seves carreres professionals les ubiquen en les categories d'administratives (65% de les persones en aquesta categoria són dones), de manera que queden aïllades tant de les escales directives (només el 27% de dones) i dels càrrecs intermedis (el 31% de dones). En la categoria d'operàries, que és la més poblada en els polígons de la franja Besòs, només el 20% són dones.

76

Per tant, la professionalització de les dones als polígons no té lloc en les categories amb més demanda i millors condicions laborals. A la pràctica tenen un recorregut professionalitzador escapat i poc dinàmic. A més, la presència de plans d'igualtat i de protocols contra l'assetjament sexual i per raó de sexe a les empreses són molt anecdòtics, fet pel qual tampoc poden comptar amb més garanties d'entorns segurs i lliures de discriminació (de les 205 empreses enquestades només 10 afirmen que disposen d'un **pla d'igualtat** i 11 d'un protocol).

Pel que fa a les cures a les empreses, i degut al fet que haurien d'incorporar serveis i equipaments que no es troben a l'entorn urbà, hi ha una manca d'escoles bressol, i també d'espais de trobada i socialització. Cal sumar-hi la dificultat de la conciliació amb la vida familiar degut als horaris laborals, que no sempre encaixen amb els horaris dels autobusos.



5. Conclusions i línies estratègiques

5.1. Un espai públic que no facilita la vida quotidiana

És objecte de la planificació urbana **trobar un equilibri que continuï oferint espais flexibles per a l'activitat econòmica**, incorporant les lògiques de moviment de vehicles pesants, de logística o de distribució urbana de mercaderies **i, al mateix temps, dotar aquests espais d'una millor qualitat urbana**, tant des de la perspectiva dels treballadors i treballadores, com de l'urbanisme de la vida quotidiana, sense oblidar la necessitat d'integrar-los en la realitat urbana que els envolta i que és, principalment, residencial.

Si es vol transformar l'espai públic actual per facilitar i reforçar la presència de la vida quotidiana, es proposa actuar sobre tres àmbits claus:

L
Í
N
I
E
S

Un espai públic que no facilita la vida quotidiana



Ordenar els fluxos vehiculars



Prioritzar els usos quotidians



Millorar la qualitat urbana

E
S
T
R
A
T
È
G
I
Q
U
E
S

Un territori amb ubicació estratègica però que trenca la cadena de tasques i cures



Augmentar la permeabilitat



Millorar la connectivitat



Incentivar l'activació

Uns polígons actius però masculinitzats i poc equitatius



Intervenir en l'escala econòmica i temporal



Ampliar la tipologia empresarial



Diversificar els perfils ocupacionals



Ordenar els fluxos vehiculars: en aquesta zona urbana se superposen els mitjans de desplaçament dels seus habitants, els propis d'un barri habitat, amb els mitjans de transport de mercaderies, propis d'un polígon industrial. Aquest fet dificulta encara més la compatibilitat entre les activitats quotidianes a l'espai públic i el moviment de vehicles, ja que l'impacte sobre la qualitat ambiental, el paisatge sonor o la seguretat viària és molt elevat. Treballar sobre les interferències entre aquests fluxos vehiculars amb els moviments de les persones (vianants, bicicletes, VMP, etc.) és clau per reimpulsar la vida quotidiana a l'espai públic.



Prioritzar els usos quotidians: es tractaria de diversificar i complementar els usos i activitats existents, permetre completar els diversos cicles de quotidianitat diaris, setmanals, estacionals, etc. Les àrees urbanes especialitzades van adquirint una morfologia conseqüent amb la seva activitat principal, que tendeix a excloure la resta d'usos. L'escala de les activitats logístiques expulsa determinats tipus d'equipaments, d'activitats a plantes baixes, d'habitatges, que potser en les seves implantacions habituals no són compatibles amb els usos industrials, però que són tan necessaris per garantir el dret a la ciutat com a qualsevol altre barri.



Millorar la qualitat urbana: l'escala humana i la qualitat ambiental de l'espai públic han de garantir-se a tota l'àrea de treball. Les àrees industrials tendeixen a "descuidar" la materialitat, l'equipament i la naturalització dels seus carrers, on els desplaçaments a peu o les necessitats d'estada a l'espai públic queden invisibilitzats per la velocitat logística. No es pot esperar per actuar sobre la qualitat urbana a la demanda explícita, sinó que ha de ser la pròpia oferta d'espais públics de qualitat la que promogui el reforç de la vida quotidiana i les cures.

5.2. Un territori amb ubicació estratègica, però que trenca la cadena de tasques i cures

La cadena de tasques que fan les persones en el dia a dia —quan s'uneixen tasques productives (com anar a la feina remunerada) i reproductives (la feina no remunerada com acompanyar a l'escola, fer la compra de les primeres necessitats, etc.)— **requereix territoris multifuncionals, connectats i compactes**. Des d'aquesta perspectiva queda molta feina per fer als polígons del marge dret del Besòs, però es té el gran avantatge d'estar connectats amb barris força vius i ben equipats, i cal explotar aquesta potencialitat.

Si es vol aprofitar al màxim la ubicació estratègica d'aquest territori i garantir alhora la continuïtat de la cadena de tasques i cures, es proposa actuar sobre tres línies estratègiques:

**Augmentar la permeabilitat:**

referida a la facilitació dels trajectes transversals, de la ruptura de les barreres lineals que caracteritzen les grans peces urbanes industrials. No només per escurçar o optimitzar els desplaçaments, sinó, sobretot, per actuar sobre la percepció de corredors monocromàtics, llargs, insegurs, etc., i substituir-la per la sensació d'entrada progressiva, de fites concatenades, de trajectes recolzats en múltiples singularitats urbanes.



Millorar la connectivitat: referida a l'augment de punts de contacte amb l'exterior de l'àrea de treball, a la facilitació d'entrades i sortides en els barris i des dels barris o àrees urbanes limítrofs. Es podria dir que la connectivitat i la permeabilitat són complementàries, i una millora significativa sobre les dues estratègies permetria la continuïtat de la cadena de tasques i cures, literalment, a través de l'àrea d'estudi.



Incentivar l'activació: referida als espais sense ús, abandonats o pendents d'implantar-hi una activitat. La perpetuïtat o l'agrupació d'aquests espais agreugen la discontinuïtat sobre les cadenes de tasques i cures. Les dificultats d'activació d'aquests espais tenen naturaleses diferents: dimensionals, econòmiques, de diversificació, etc., i totes penalitzen la petita escala, l'escala quotidiana.

5.3. Uns polígons actius però masculinitzats i poc equitatius

Les dades reflecteixen **la masculinització de les feines als polígons i la necessitat de posar en marxa polítiques que inverteixin aquestes dinàmiques**. També resulta primordial donar suport a la implantació d'actuacions d'igualtat en les empreses dels polígon, fomentar la contractació femenina de qualitat, l'emprenedoria de les dones i millorar la seva participació en uns sectors, fins ara, masculinitzats.

Per tal de millorar la situació actual i feminitzar els polígons, es proposa actuar sobre la diversificació econòmica de **tres línies estratègiques**:



Intervenir en l'escala econòmica i temporal:

actuar sobre la visió de les empreses en què majoritàriament prenen protagonisme les tasques productives. Es tracta d'introduir, també, espais per a les tasques reproductives i de cures dins dels cicles de les empreses, tant físicament com temporalment, com podrien ser espais de llars d'infants entre empreses, la cura de les persones amb diversitat funcional, etc. En definitiva, es tracta de democratitzar i visibilitzar el treball de cures dins de les empreses.



Ampliar la tipologia empresarial:

actuant sobre el conjunt del polígon i diversificant els tipus d'activitats productives s'amplien les possibilitats d'incloure empreses en què el percentatge de dones treballadores és més alt que el d'homes. Incentivar altres formes empresarials com el cooperativisme i fomentar l'emprenedoria femenina.



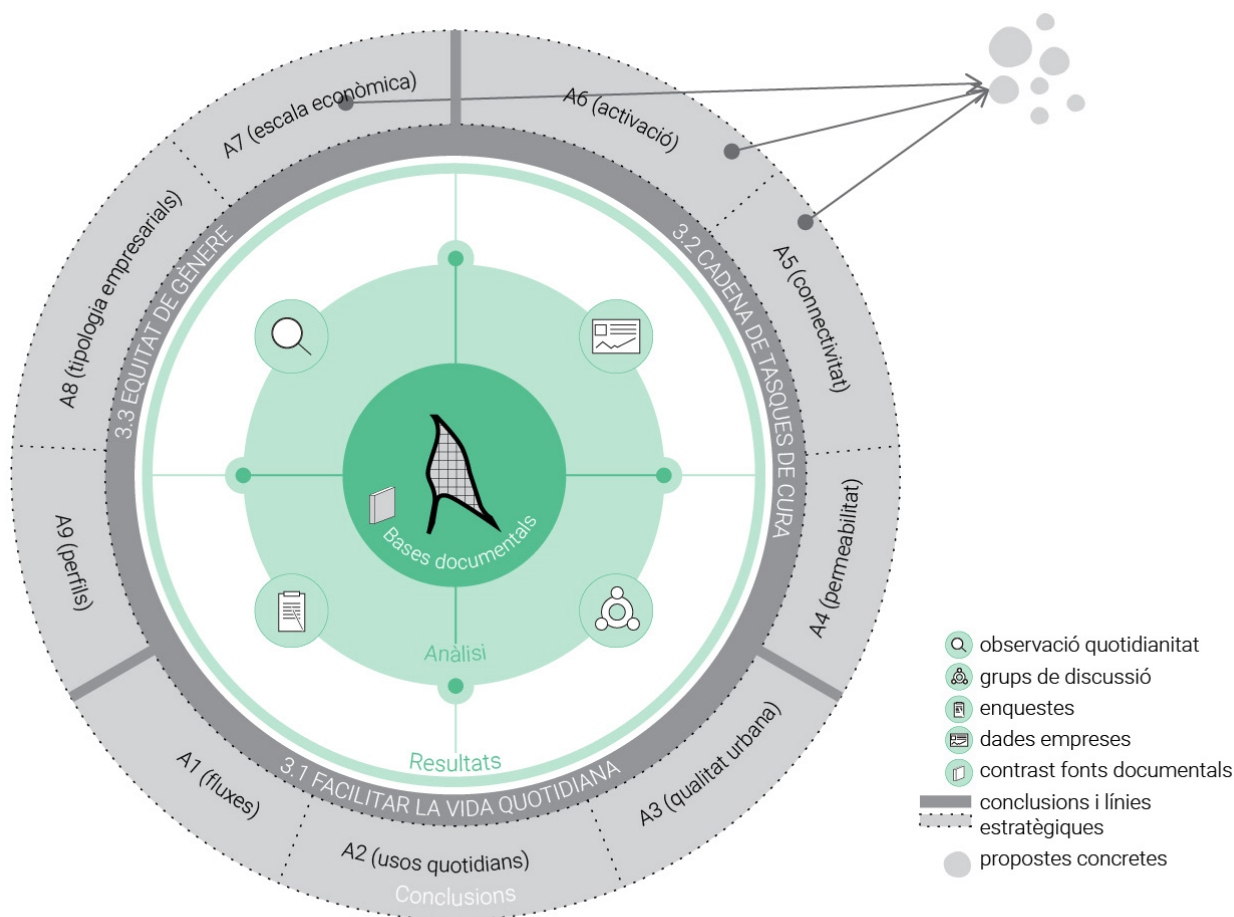
Diversificar els perfils ocupacionals:

actuant sobre les empreses existents amb plans d'igualtat i incentivació per a la incorporació de dones a les plantilles actuals. Es tracta d'una feminització endògena.

6. Proposta d'actuacions concretes

Per tal de millorar l'estat dels polígons es recullen les **actuacions de proposta següents, que actuen sobre un o diversos àmbits de manera transversal**, cada àmbit està descrit a l'apartat de conclusions. **Facilitar la vida quotidiana dels polígons, millorar la cadena del treball de cures o equilibrar l'equitat de gènere són els principals objectius de les actuacions que es proposen.** El desplegament de les actuacions en projectes concrets quedarà recollit al futur Pla de justícia de gènere en els polígons de la franja del Besòs.

88



Font: Procés de treball - Pla Estel (2020)



Oferir formació per a dones que treballen als polígons en àmbits masculinitzats.



Promoure la relació dels polígons amb els centres escolars per fomentar i canalitzar les vocacions de les noies i garantir-ne la continuïtat al mercat laboral local. Es tracta d'una acció de mitjà i llarg termini que actua sobre la formació (demanda) i l'ocupació (oferta) per donar continuïtat a les iniciatives o l'emprenedoria de les dones.



Fomentar, mitjançant formacions o guies, la selecció de personal amb perspectiva de gènere de les empreses.



Facilitar o fer programes d'inserció laboral amb acompanyament a l'inserció o la feina.



Promocionar la creació d'una xarxa d'empreses i de les dones treballadores a les empreses per fomentar espais i moments de trobada; tant de físics, formals (equipaments) o informals (a l'espai públic) com mitjançant programes o òrgans de governança o participació (per exemple, una taula de dones). Es tracta de promoure espais d'organització i relació per fer-se fortes com a col·lectiu. Pot incorporar una plataforma digital per fomentar la comunicació entre les dones treballadores dels polígons, per facilitar l'aparició de propostes col·lectives

(per exemple, compartir desplaçaments).



Donar suport als plans d'igualtat i protocols contra l'assetjament.



Promoure accions de sensibilització i visibilització de les violències masclistes a través de campanyes de comunicació. Sensibilització dirigida als homes pel que fa a la seguretat i corresponsabilitat.



Crear un viver d'empreses liderades per dones.



Incorporar serveis de cures: escoles bressol al polígon amb horaris facilitadors.



Fomentar accions i campanyes sobre la democratització de les cures.



Transformar els espais públics per millorar-ne la seguretat, fent-hi actuacions per a la millora de la qualitat urbana dels carrers i places: plantejar una bona il·luminació a tots els espais, incorporar el mobiliari urbà adequat, urbanitzar els carrers, fer-los accessibles, generar espais verds i agradables, etc.



Humanitzar la xarxa de ponts i passeres. Considerar que el pont és un carrer més de la xarxa d'espai públic, i aplicar-hi, per tant, els mateixos estàndards de

qualitat que als altres espais públics. Són punts prioritaris, doncs, l'accessibilitat i la connectivitat, especialment a la mobilitat activa, depenen d'ells.



Actuar sobre els espais d'estada de les parades d'autobús per millorar-les i equilibrar-ne les qualitats.



A partir de la xarxa de recorreguts quotidians i la situació de les parades del transport d'autobús, actuar per millorar-ne la relació (proposant noves parades, incorporant el servei de NitBus i les parades a demanda, etc.).



Millorar els carrils bici i la seva extensió i connexió. Promoure la mobilitat activa (caminant o amb bicicleta) o amb vehicles de mobilitat personal facilitant l'accés, la càrrega elèctrica i l'emmagatzematge a l'interior de les empreses, o, per exemple, disposant d'una xarxa de serveis de vehicles de mobilitat personal compartits entre les treballadores.



Millorar l'organització de l'estacionament de vehicles, alliberar els eixos que tinguin una disposició millor per als vianants i crear noves zones d'aparcament. Assenyalar clarament els llocs d'aparcament i compliment de la normativa. Proposar llocs de parada prioritària per als col·lectius que necessiten arribar a prop de la feina.



Millorar l'organització logística de la mobilitat pesada, regular l'accés d'algunes zones per preservar alguns itineraris i així garantir una mobilitat saludable i segura, mentre es faciliten els vincles quotidians a l'espai públic.



Promoure una política d'incentius per a la instal·lació de determinades empreses: economia circular, solidària, cooperativa, social i feminista.



Impulsar accions de reconeixement de bones pràctiques, per exemple, un premi a l'empresa més feminista del polígon, o un segell de qualitat de "empresa feminista" per a les que incorporin, per exemple, la qualitat i seguretat dels espais de treball, la visibilització de les tasques reproductives, la diversitat de perfils de les treballadores o la valoració dels programes de cures a les persones treballadores.



Generar un banc de bones pràctiques per recollir exemples referents d'arreu del món.



Implicar el col·lectiu de dones en el disseny participatiu i en la intervenció urbana dels polígons.



Reactivar els espais buits (solars, àmbits pendents de desenvolupament urbanístic, etc.) i d'edificis buits (edificis d'oficines sense ús, antigues naus, etc.), mitjançant els usos temporals dels espais o promovent mecanismes de cessions d'ús. Encabir noves iniciatives en els espais buits, facilitant la gestió de l'accés i l'ús, amb la possibilitat de consolidar-los en el futur.



Regular els usos i les activitats que es porten a terme dins del polígon per diversificar l'economia i els tipus d'empresa. Fomentar i protegir aquelles activitats que siguin més necessàries però que tenen més dificultat per instal·lar-se i posicionar-se. Estudiar i protegir els edificis estratègics, millorar la diversitat d'usos i facilitar l'accés del petit comerç.

7. Com passem a l'acció?

Definició del Pla de justícia de gènere

En l'actualitat aquest projecte està enllestit la primera fase, la de diagnosi. Aquesta diagnosi ha servit per analitzar i debatre la situació actual dels polígons amb una mirada de gènere. La fase següent, la vessant d'acció, és l'**elaboració d'un pla de justícia de gènere en els polígons de la franja del Besòs**.

Les principals línies de treball del Pla estratègic que s'està portant a terme amb la col·laboració d'una entitat del territori, **Andròmines**, i el **Centre de Recerca Polis**, consisteixen en el següent:

a) Dissenyar les mesures per portar a terme **una transformació de l'espai públic dels polígons basada en un urbanisme de vida quotidiana, amb propostes per al teixit urbà, el teixit social, l'edificació, la mobilitat, l'autonomia i el temps**.

b) Treballar perquè **aquests polígons siguin també motors de la justícia de gènere en el món econòmic**, amb propostes per a les seves empreses, ocupació lliure de desigualtats i discriminacions de gènere, emprenedoria amb perspectiva de gènere i treballs de cures i domèstics.

c) **Coordinar els diferents ens de l'Ajuntament i altres agents d'intervenció**, per aprofitar els seus coneixements sobre el territori, els serveis d'intervenció disponibles i els àmbits d'actuació.

d) **Garantir que les mesures contenen una perspectiva feminista orientada a transformar les relacions de desigualtat entre dones i homes**, i que posen una **atenció especial en les necessitats conjunturals derivades de la crisi postpandèmica**.



Font: Poligoneres. Barcelona Regional (2019)

8. Agents implicats al projecte



Font: Mapa d'agents - Pla Estel (2020)

9. Bibliografia

· Col·lectiu Punt 6 (2017). *Nocturnes. La vida quotidiana de les dones que treballen de nit a l'àrea metropolitana de Barcelona*. http://www.punt6.org/wp-content/uploads/2018/01/Nocturnes_Catala.pdf

· Fisher, B. i Tronto, J. (1990). "Towards a Feminist Theory of Care", a *Circles of Care* (E. Abel i M. Nelson, ed.). State University of New York Press.

· Gehl Institute (2016). The Public Life Diversity Toolkit. Gehl Institute. https://issuu.com/gehlinstitute/docs/20160128_toolkit_2.0

· Michaud, A. (2002). *La seguridad de las mujeres, de la dependencia a la autonomía*. CAFSU.

· Oliver, L. (2007). *De la recerca sobre la por a la por en la recerca. Reflexionant entorn dels sentiments i les percepcions d'inseguretat de les dones en el treball de camp*. Documents d'Anàlisi Geogràfica, 49, 183-196.

· Paricio, A. (2019). *Manual d'urbanisme de la vida quotidiana*. Ajuntament de Barcelona. <https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/handle/11703/112461>

· Pérez Orozco, A. (2014). *Subversión feminista de la economía: Aportes para un debate sobre el conflicto capital-vida*. Traficantes de Sueños.

· Román, M. & Velázquez, I. (2008). *Guía de urbanismo con perspectiva de género*. Instituto de la Mujer de la Región de Murcia.

· Sanchez de Madariaga, I. (2004). *Urbanismo con perspectiva de género*. Instituto andaluz de la mujer. Junta de Andalucía.

· Torns, T. (2003). *Les polítiques de temps: Un repte per a les polítiques de l'Estat del Benestar*. Quaderns de la Fundació Nous Horitzons.

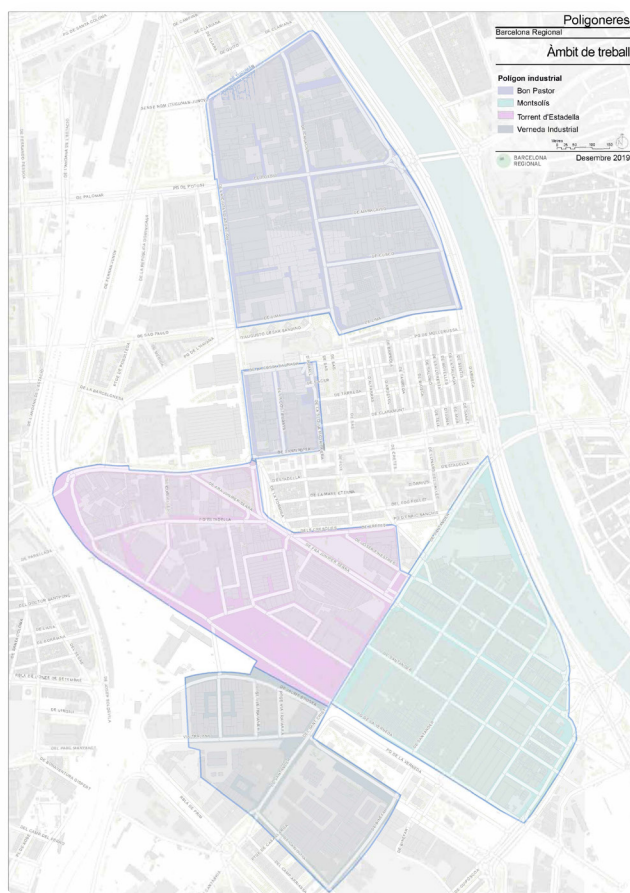
10. Annex

Fruit del treball d'anàlisi dels polígons i per complementar el document de diagnosi, en aquest apartat es recull tota la informació que s'ha anat generant durant el procés de treball. S'hi aporten **materials complementaris i de suport que permeten comprendre i aprofundir pel que fa a temes més concrets** de l'estudi Poligoneres. L'annex es divideix en quatre apartats:

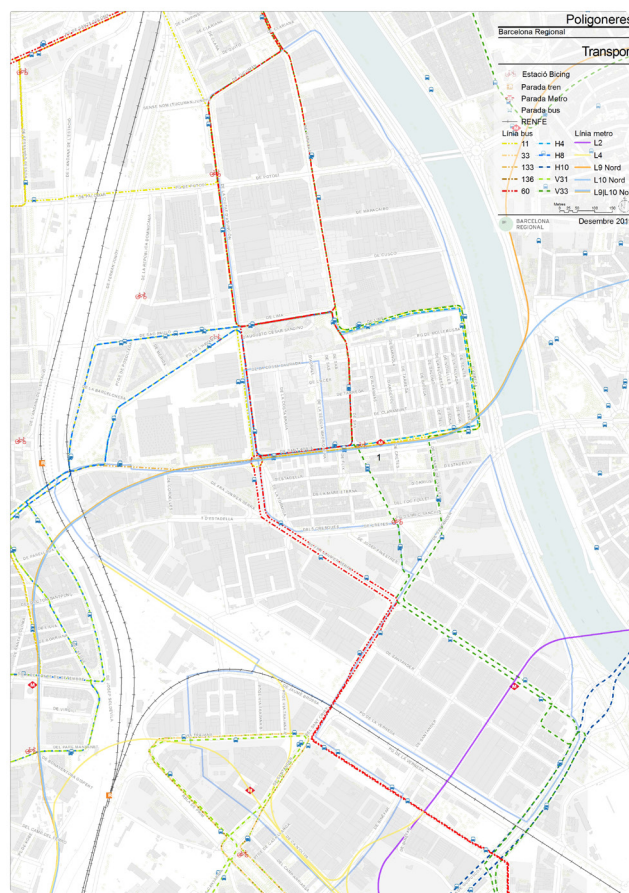
- **Plànols d'aproximació als polígons:** En aquest apartat s'adjunten diversos plànols que han servit per tenir una aproximació al context dels polígons del Besòs, com l'any de construcció de les edificacions, el trànsit diari o les línies d'autobús. Tota aquesta documentació ha servit per nodrir el present estudi.
- **Mapes d'observació de l'espai públic:** En aquest apartat s'adjunten tots els plànols del treball de camp obtinguts de la metodologia d'anàlisi utilitzada, extreta del *Manual d'urbanisme de la vida quotidiana*, que permeten caracteritzar i classificar l'espai públic amb una escala de gradació. Els elements que s'han mapat són la façana dels edificis, els vials dels polígons, els elements urbans, l'entorn i l'espai social. També s'adjunten els plànols amb les observacions realitzades als ponts/ passeres i parades d'autobús.
- **Resum dels grups de discussió:** En aquest apartat es recull un resum de la transcripció dels tres tallers de discussió que s'han realitzat i que han nodrit el document, en total, tres informes diferents: dos amb els resultats de les dues trobades amb treballadores del polígon i un de corresponent a la trobada amb les veïnes.
- **Resultats de les enquestes:** En aquest apartat es recull la documentació referent a les enquestes que s'han fet a persones usuàries del polígon. D'una banda, es detalla el model de fitxa d'enquesta que s'ha utilitzat, i de l'altra, l'informe amb tots els gràfics dels temes tractats.

10.1. Plànols d'aproximació als polígons

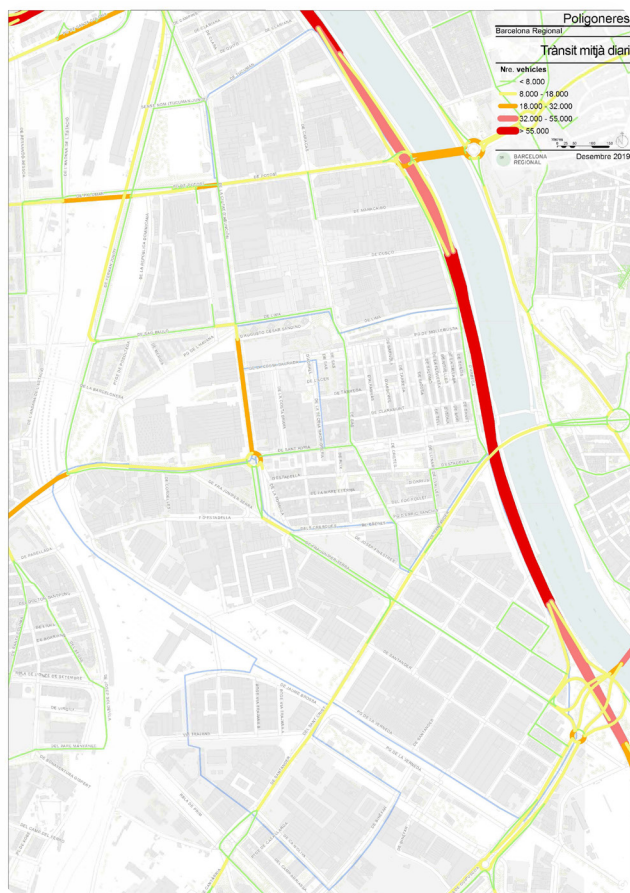
Àmbit de treball



Transport



Trànsit mitjà diari

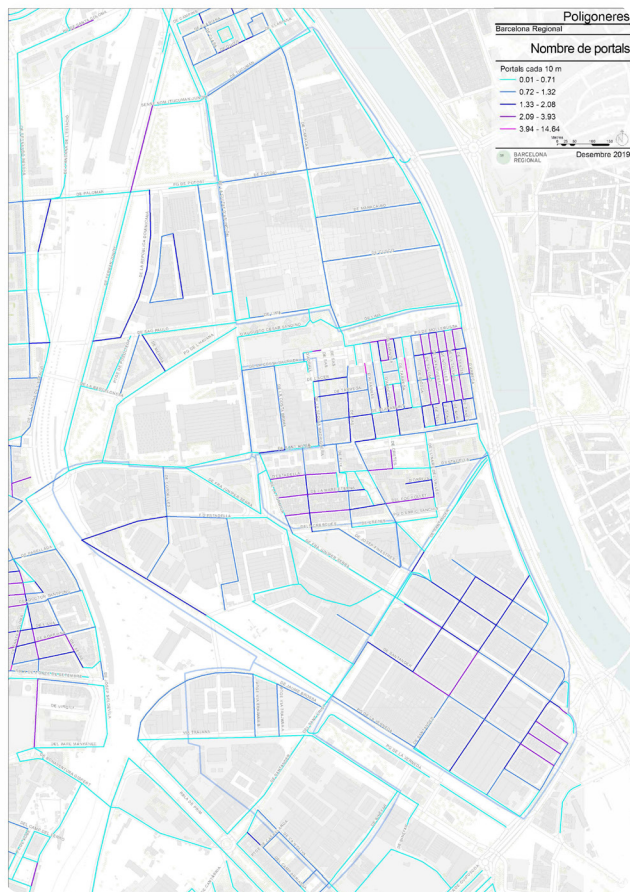


Ús cadastral

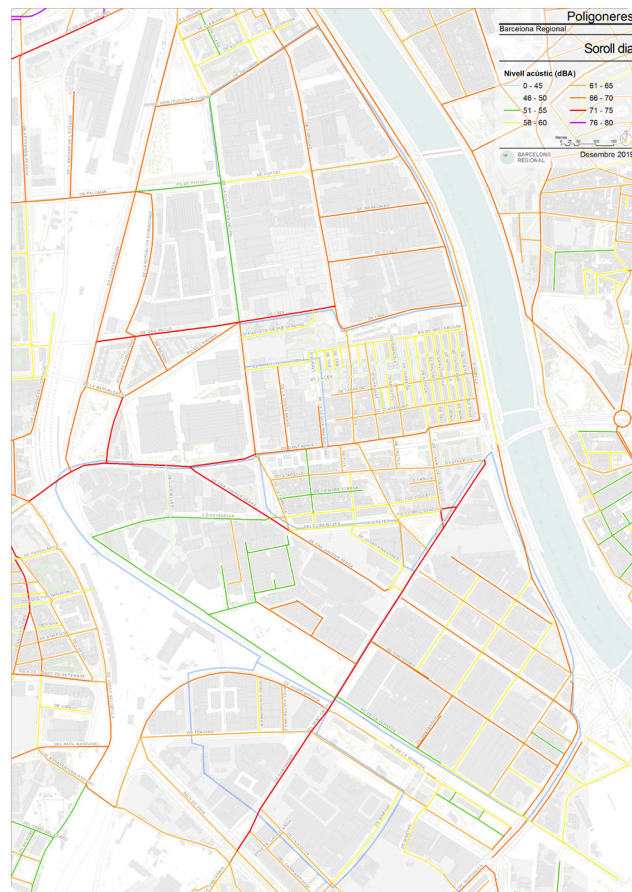


102

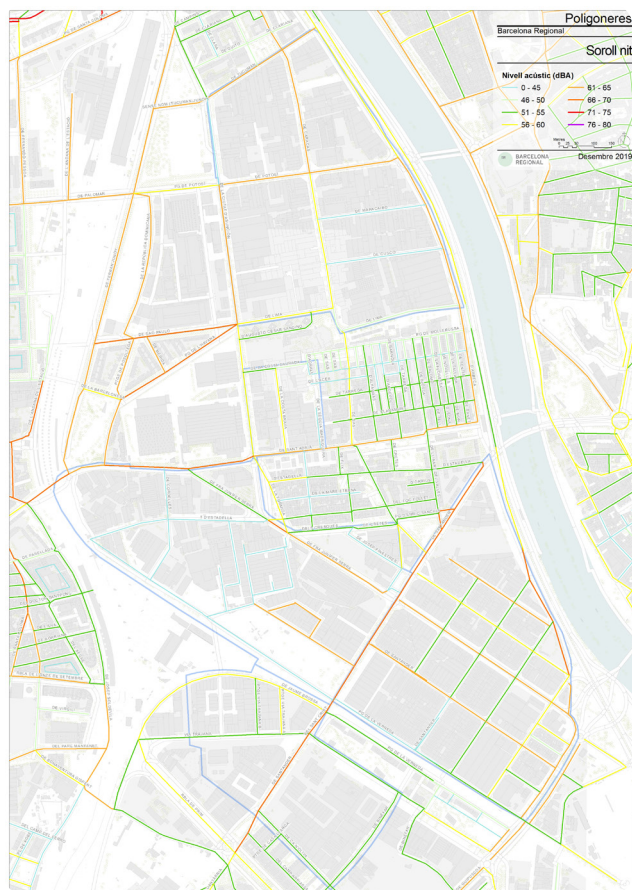
Nombre de portals



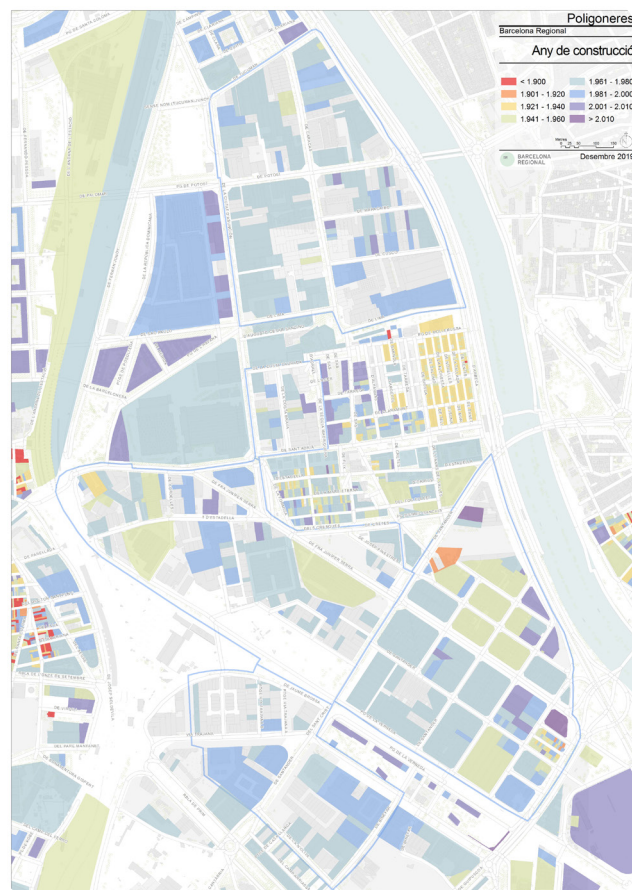
Soroll dia



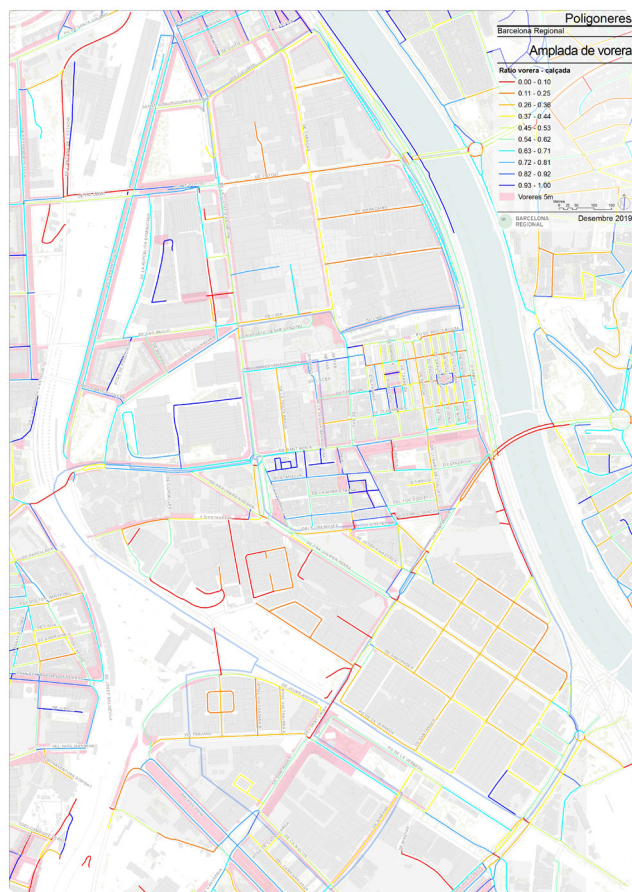
Soroll nit



Any de construcció



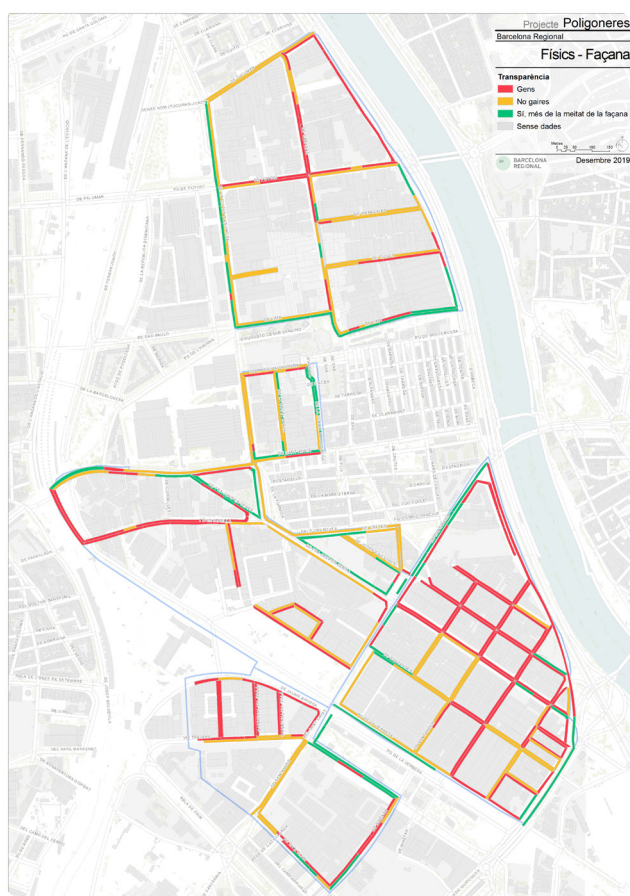
Amplada de vorera



10.2. Mapes d'observació de l'espai públic

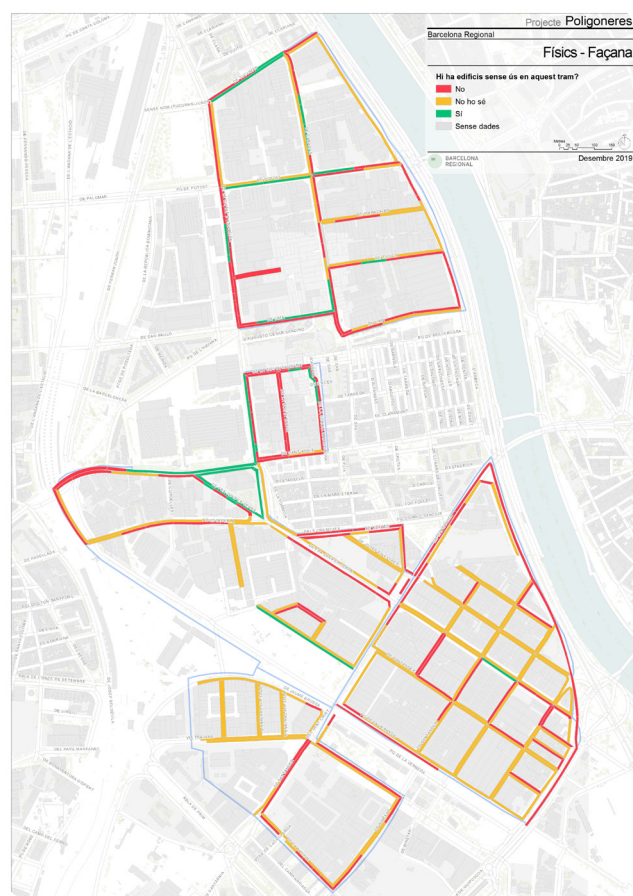
Element observat: Façana

Transparència de les façanes

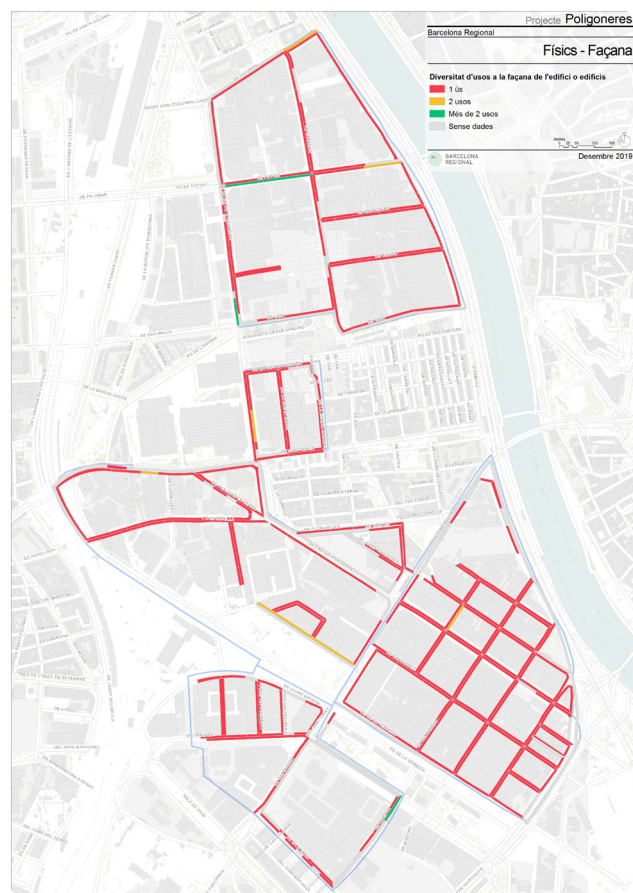


104

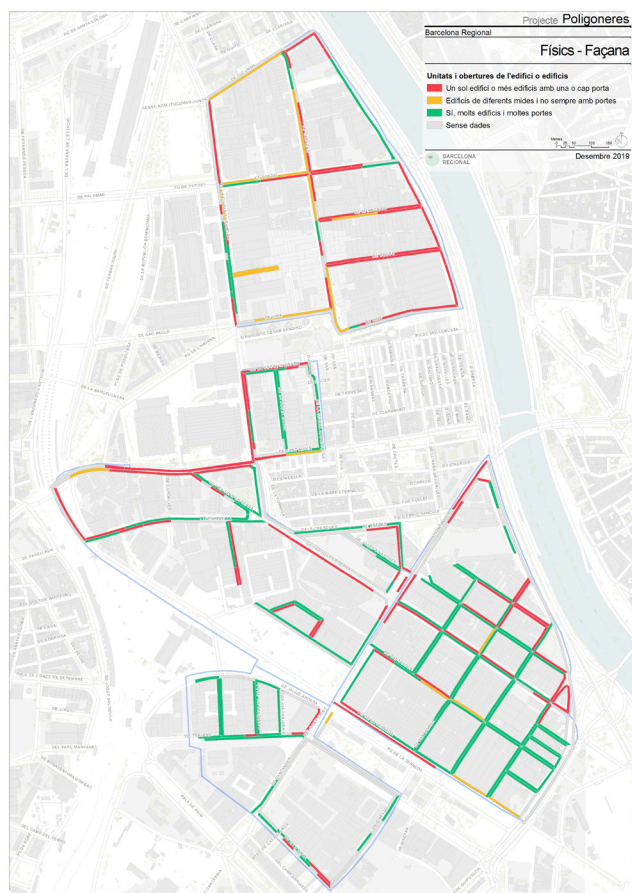
Espais buits i edificis sense ús



Diversitat d'usos en els edificis

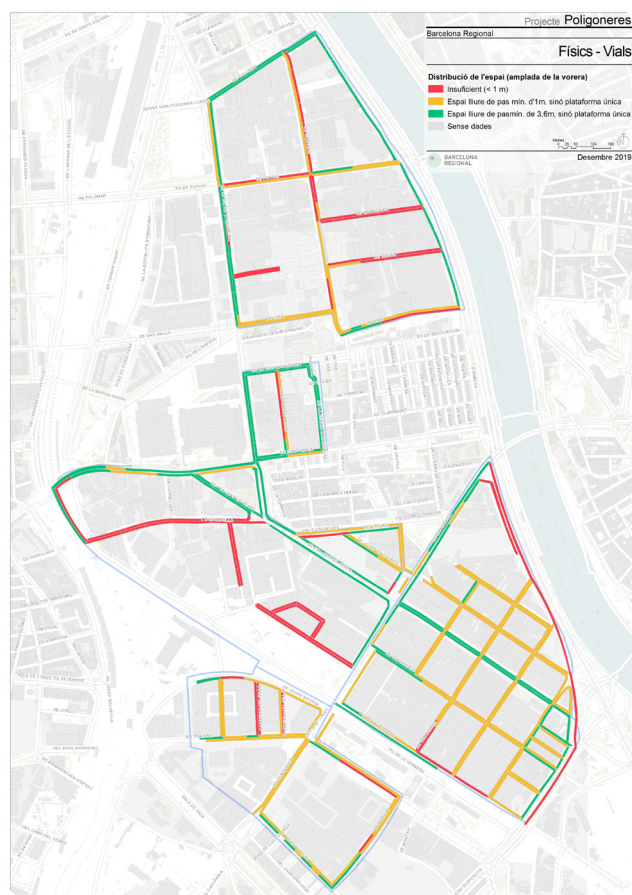


Unitats i obertures

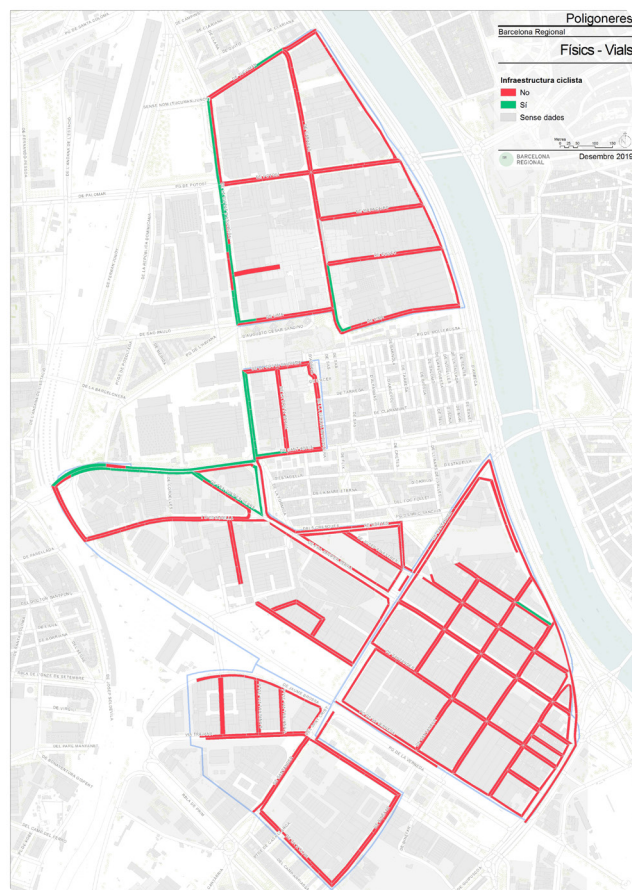


Element observat: Vials

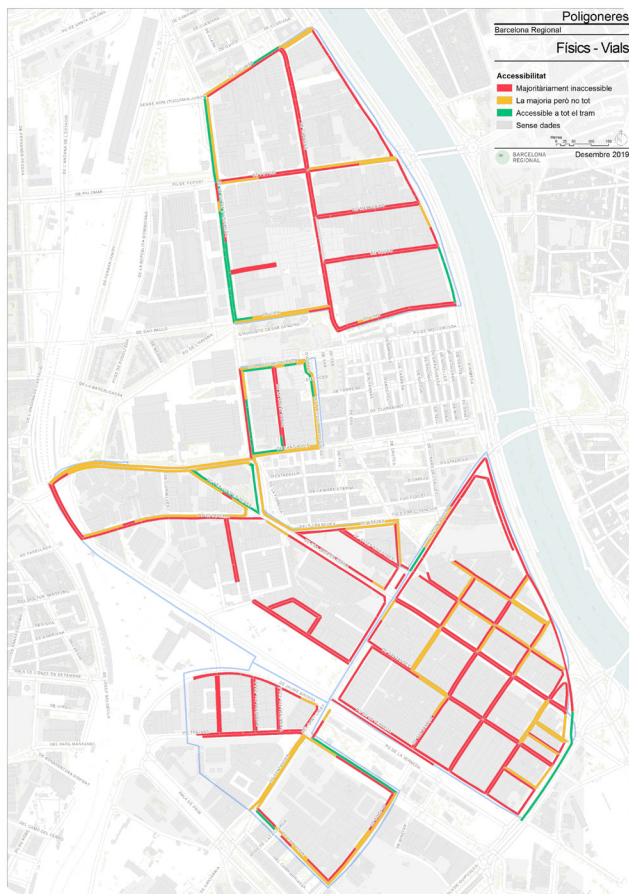
Distribució de l'espai



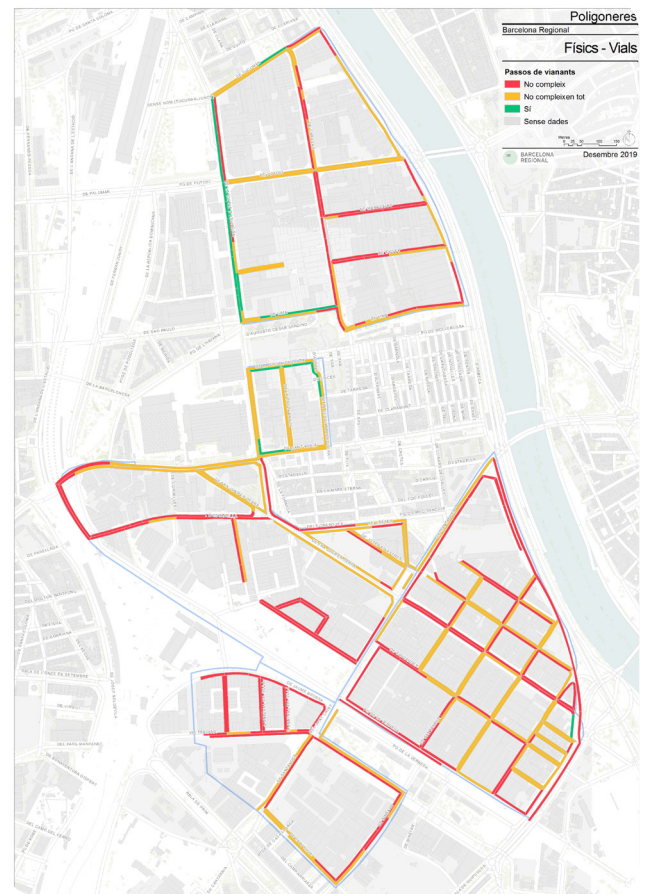
Infraestructura ciclista



Accessibilitat

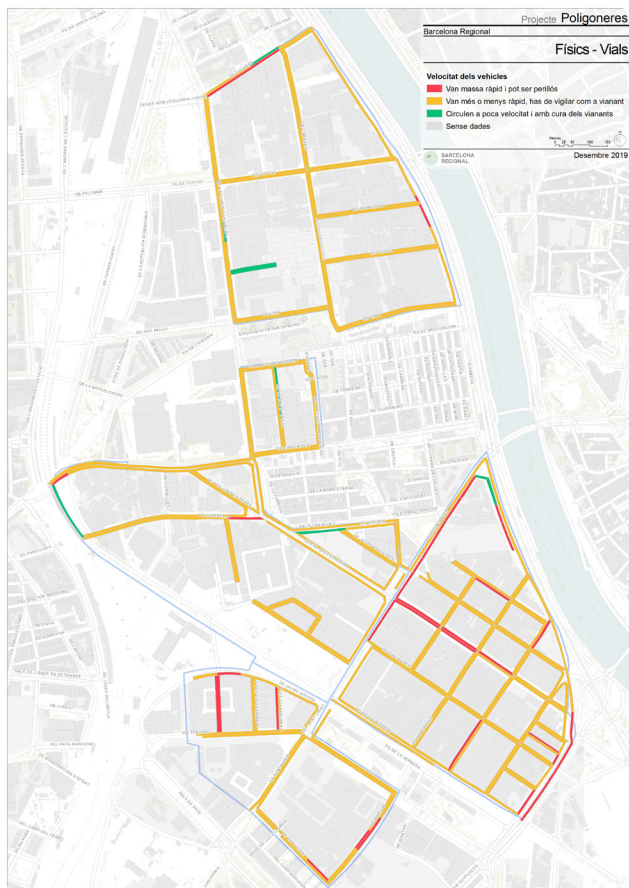


Passos de vianants

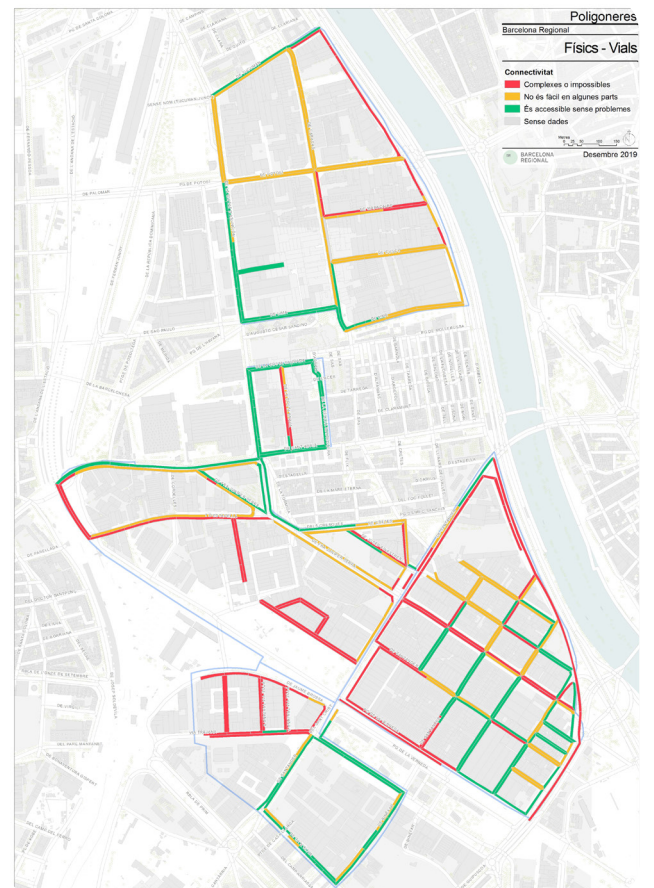


106

Velocitat dels vehicles

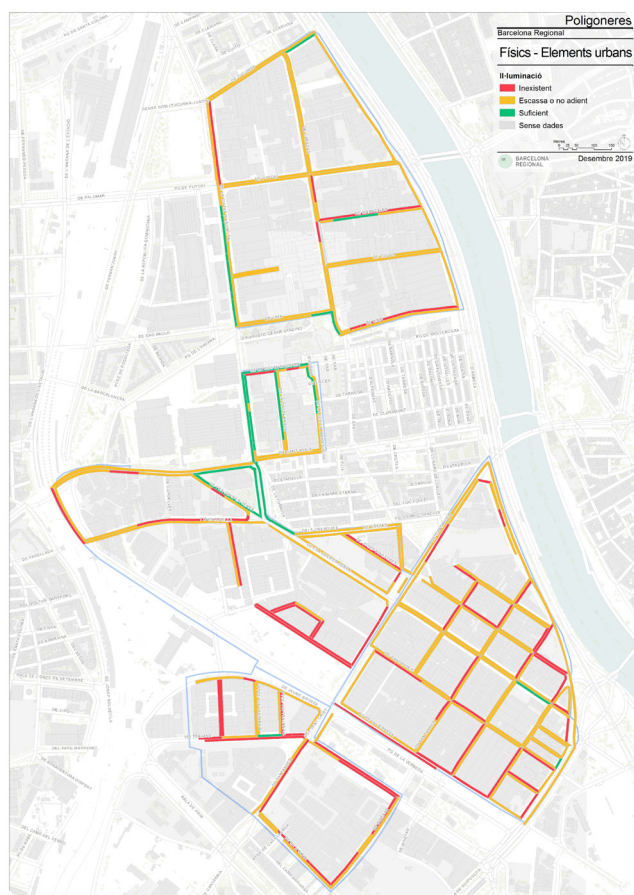


Connectivitat

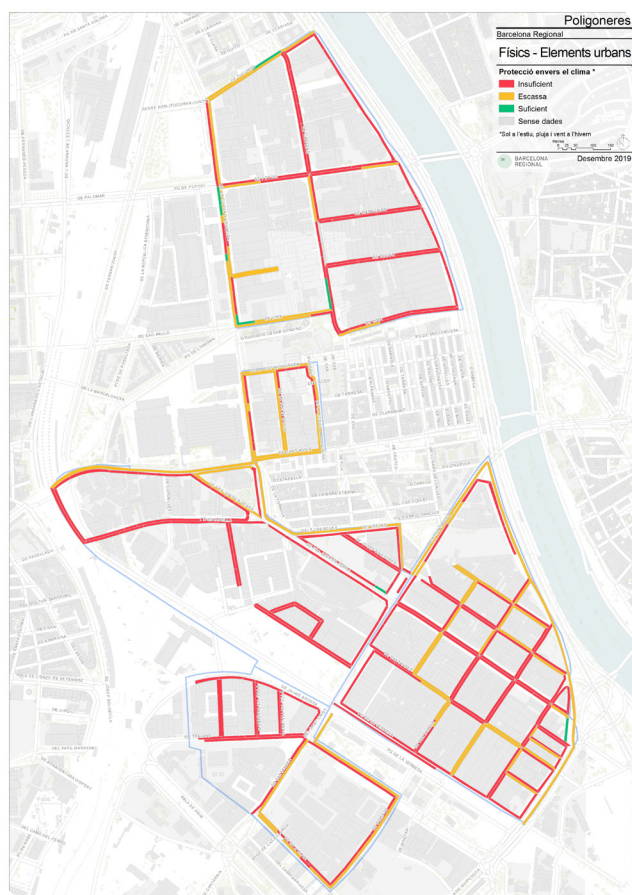


Element observat: Elements urbans

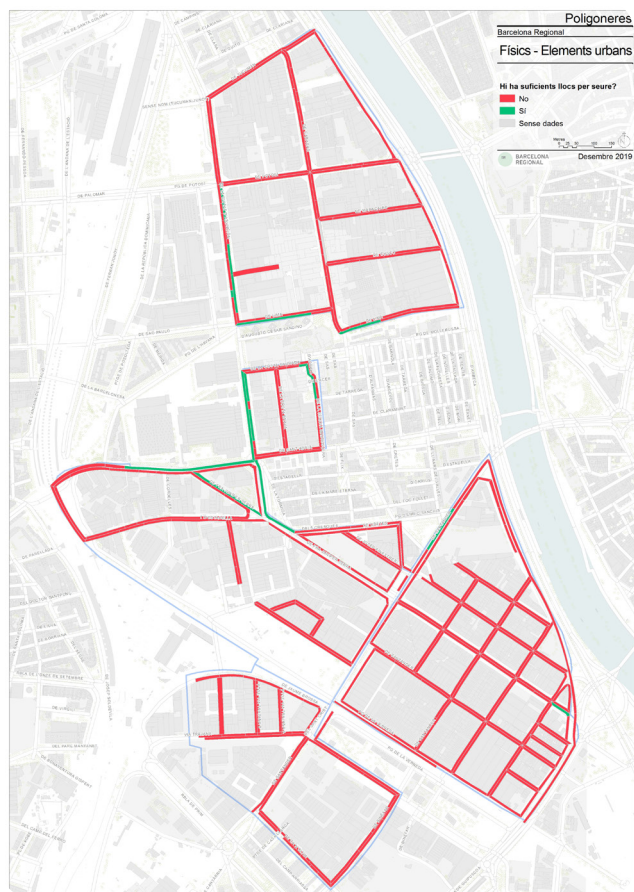
Il·luminació



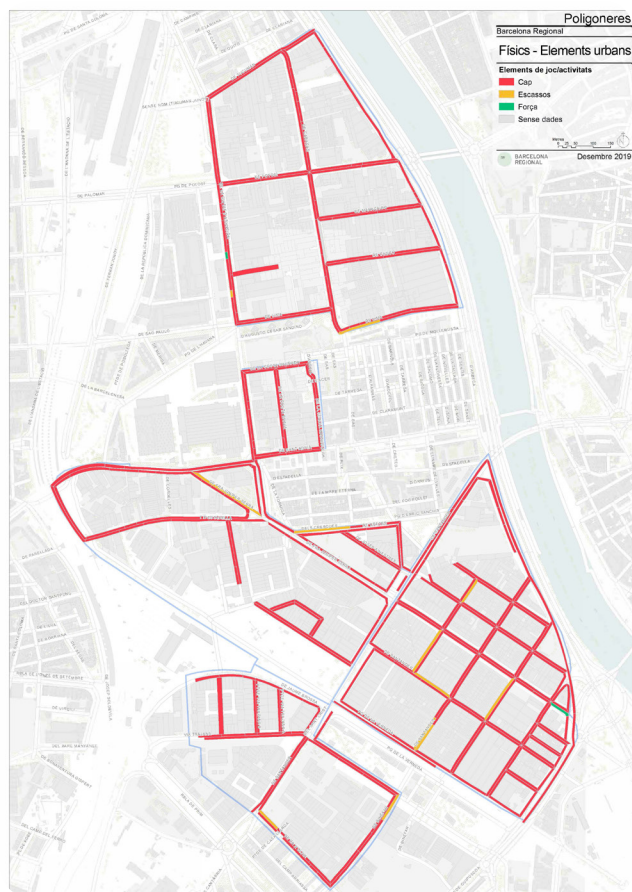
Protecció envers el clima



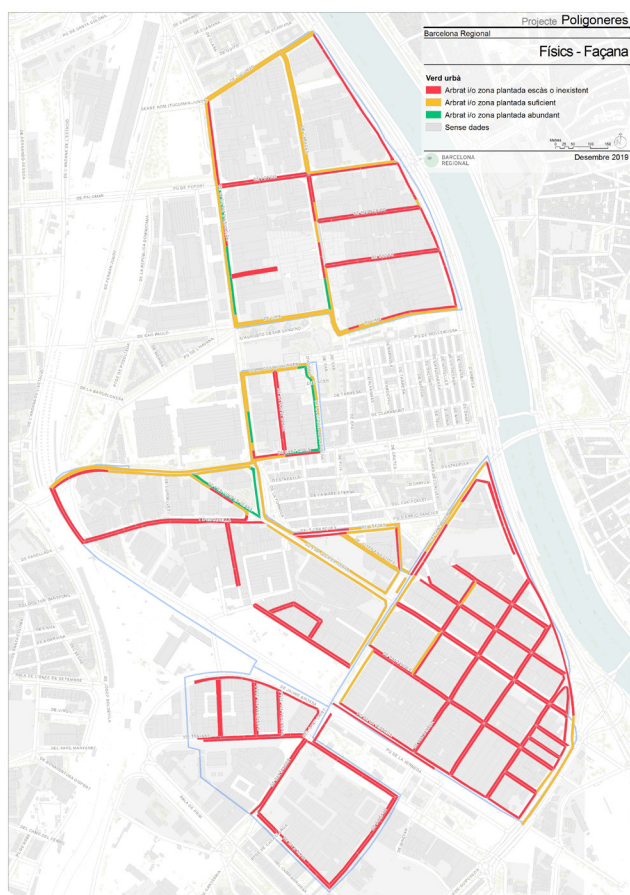
Hi ha llocs per seure?



Elements de joc i activitats

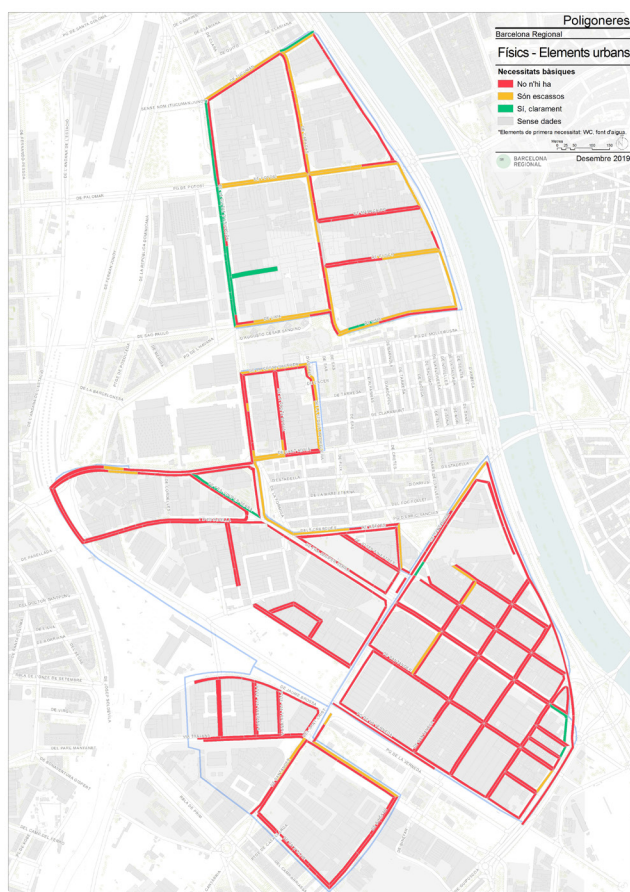


Verd urbà



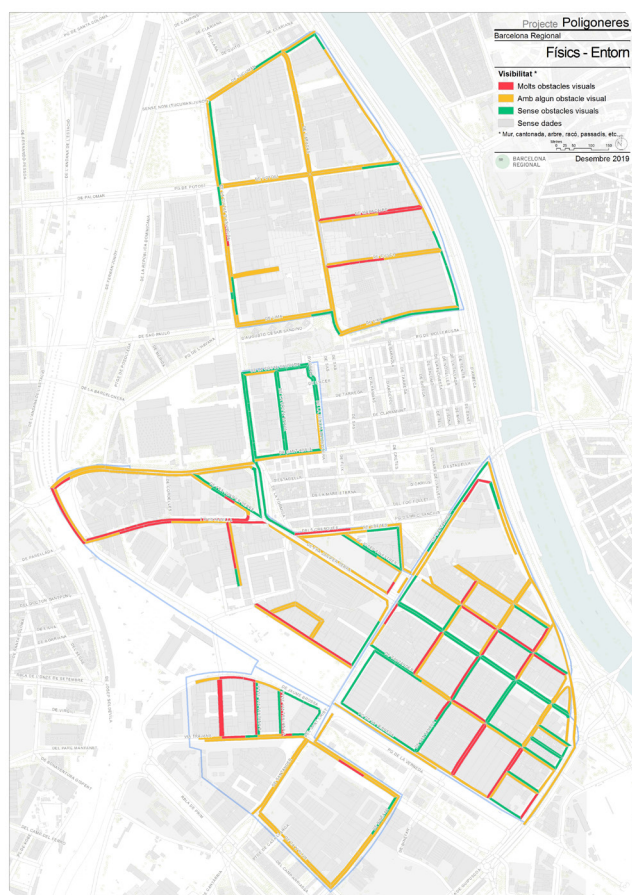
108

Necessitats bàsiques

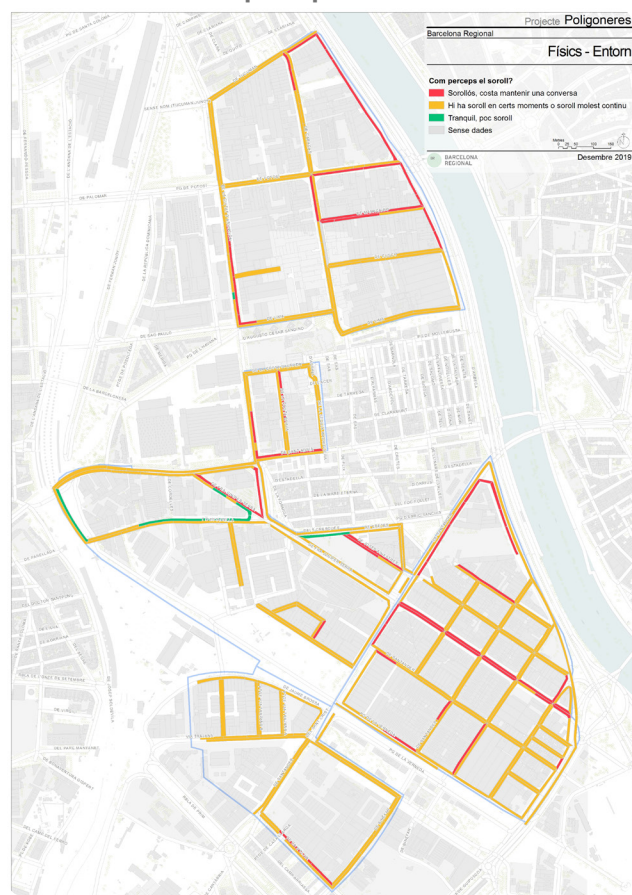


Element observat: Entorn

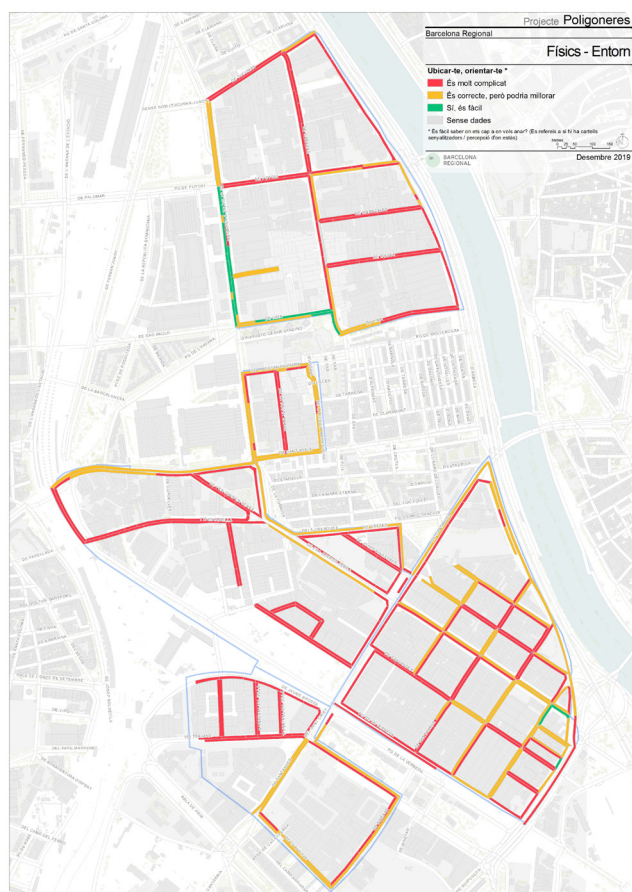
Visibilitat



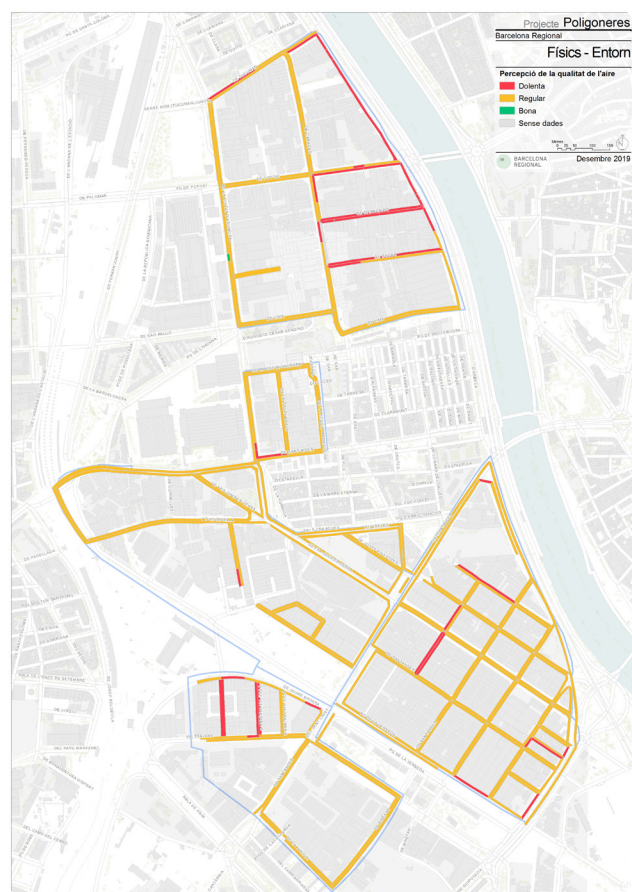
Com perceps el soroll?



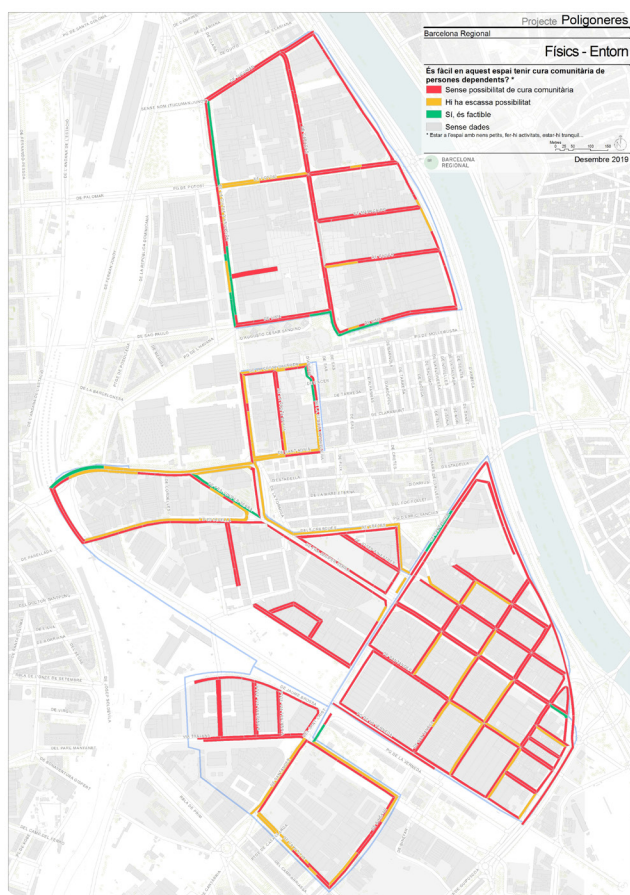
Ubicar-t'hi, orientar-t'hi



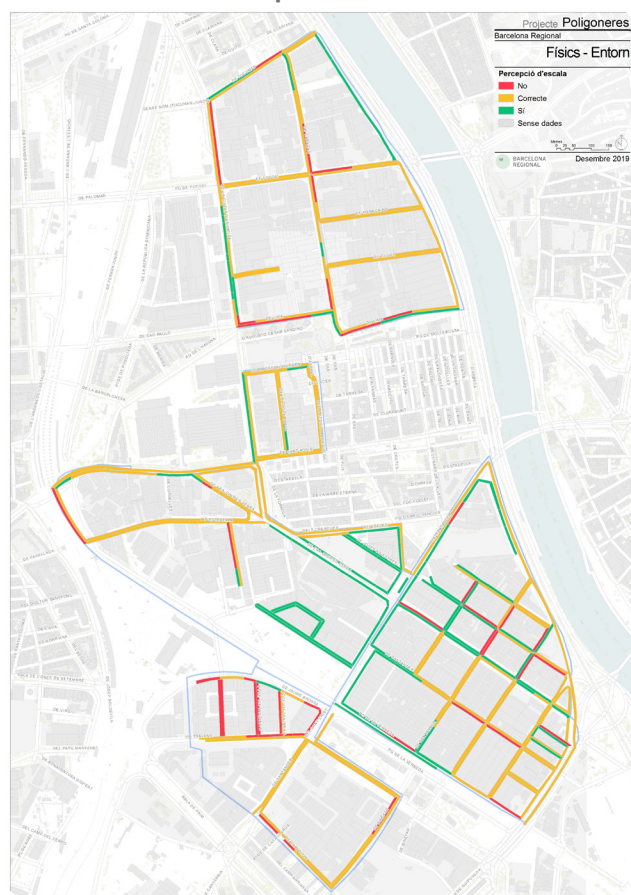
Percepció de la qualitat de l'aire



És fàcil tenir cura comunitària?

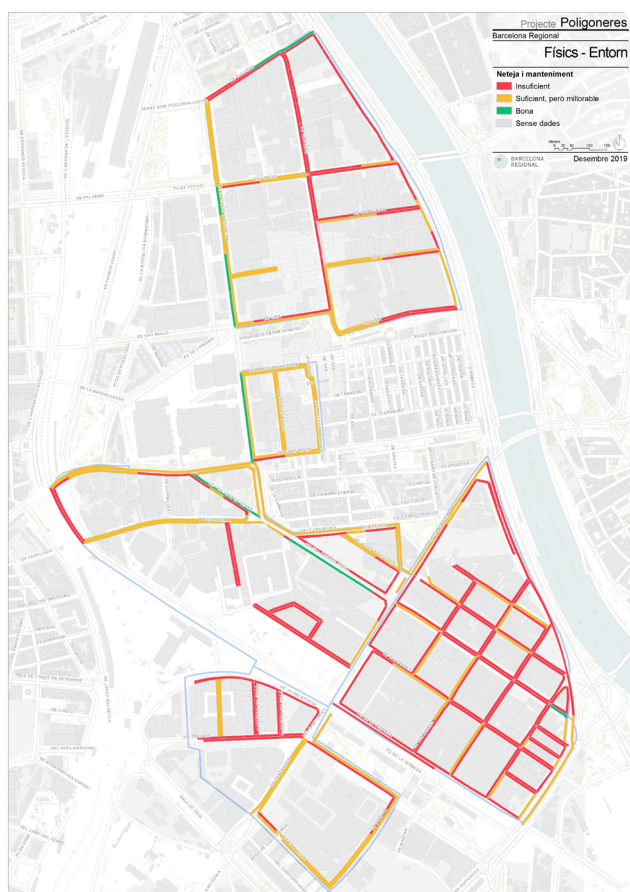


Percepció d'escala



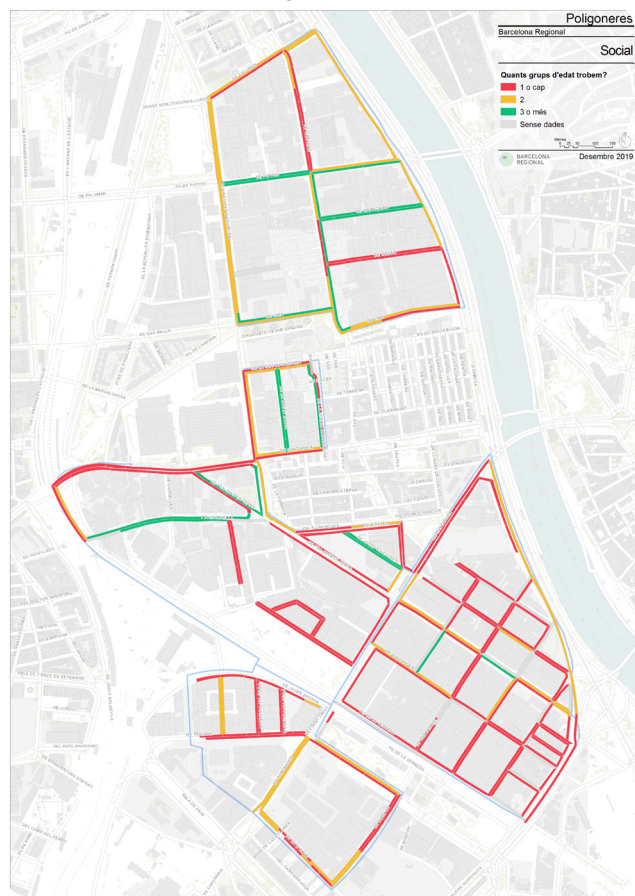
110

Neteja i manteniment

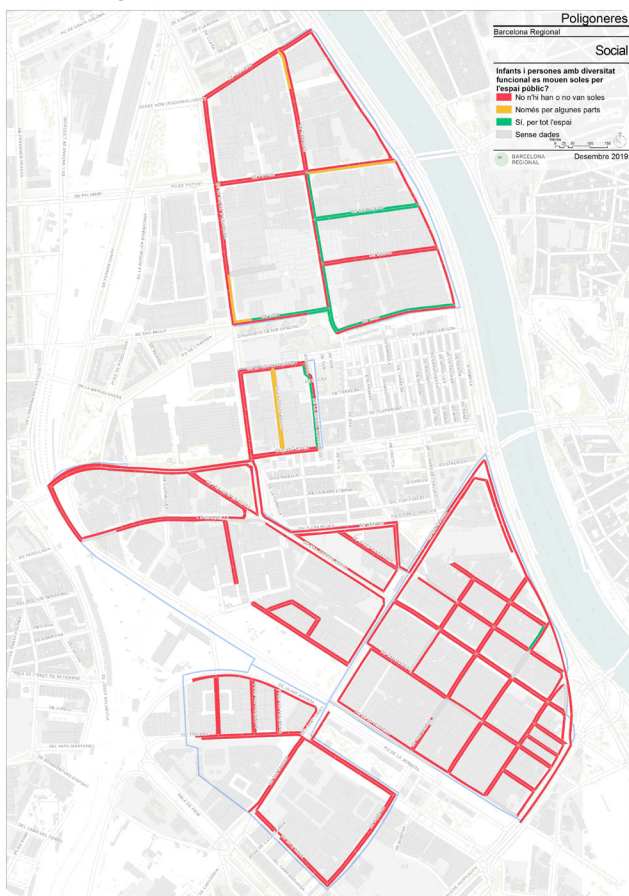


Element observat: *Espai social diürn*

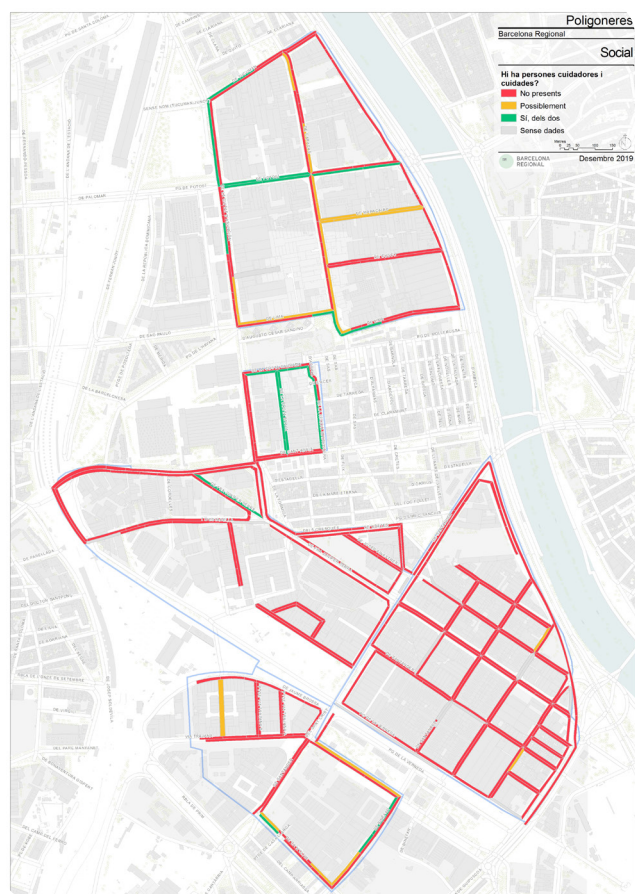
Grups d'edat



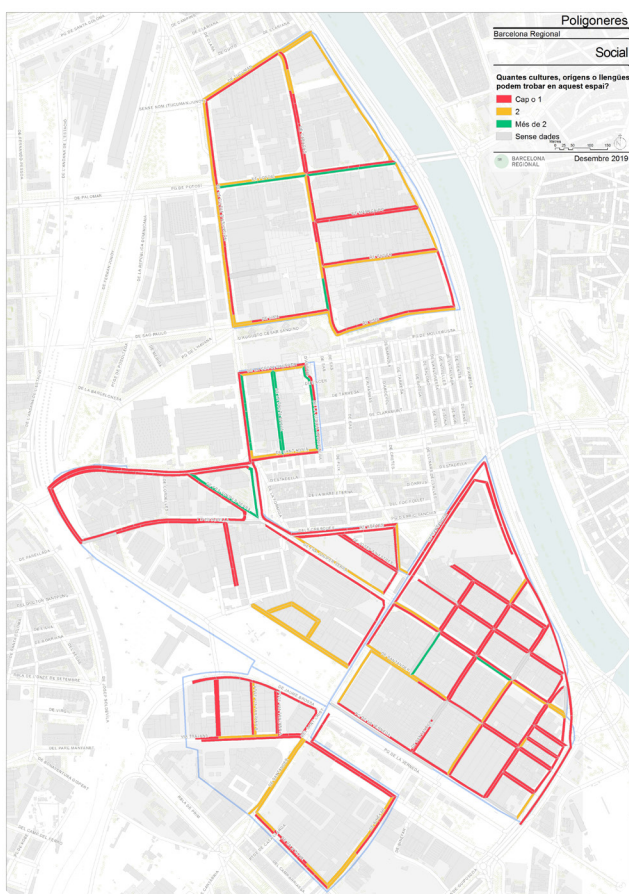
Infants i persones amb diversitat es mouen soles?



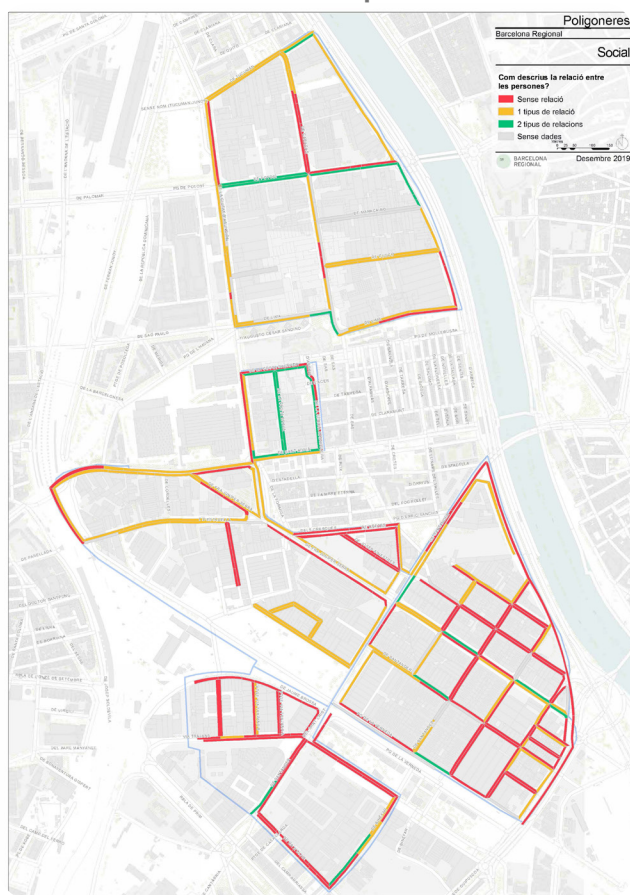
Hi ha persones cuidadores i cuidades?



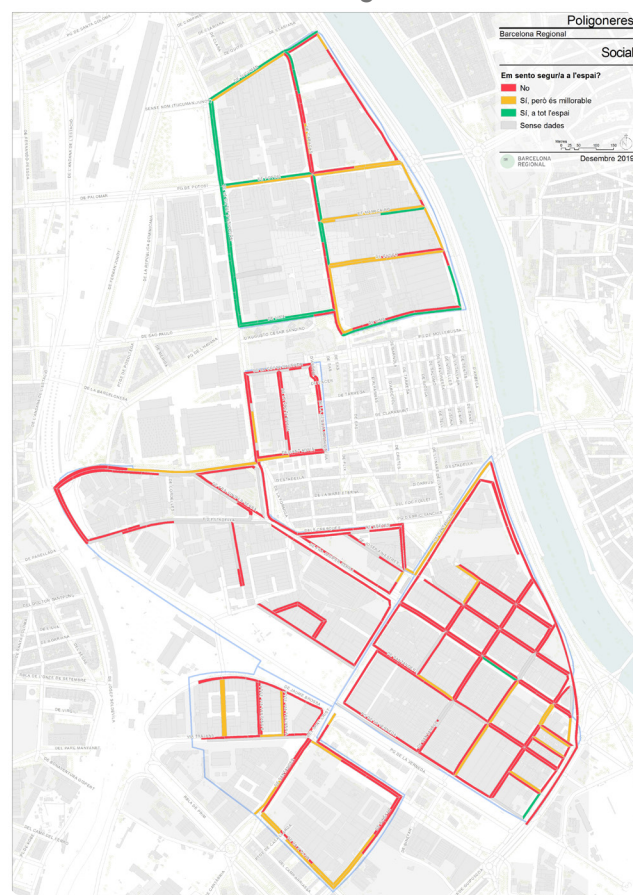
Quantes cultures o orígens hi podem trobar?



Relació entre les persones

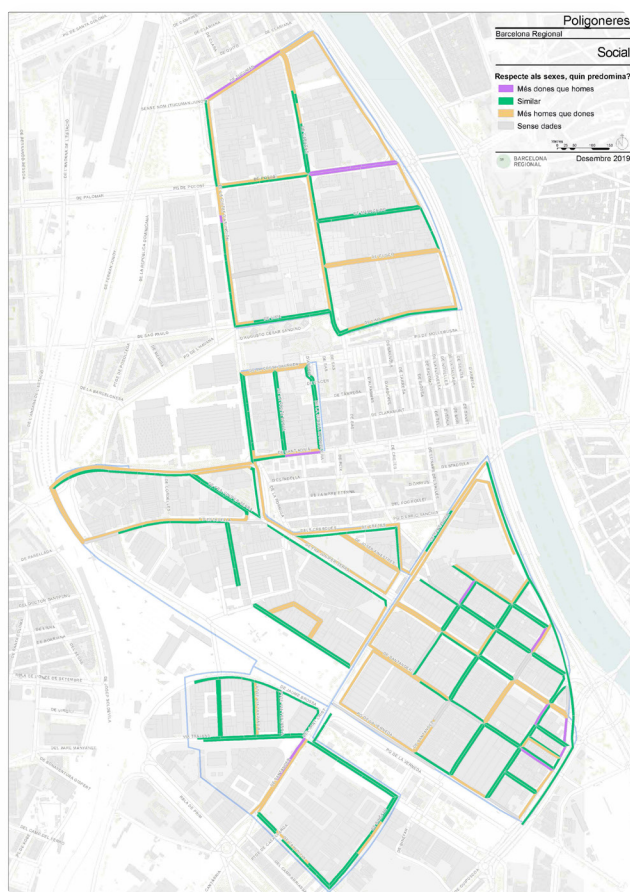


Em sento segura?

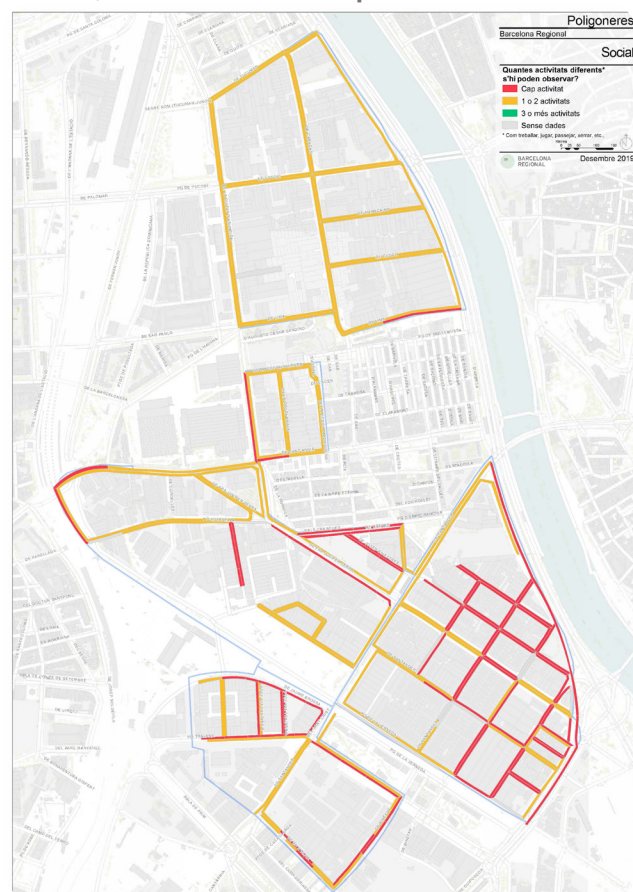


112

Respecte als sexes, quin predomina?

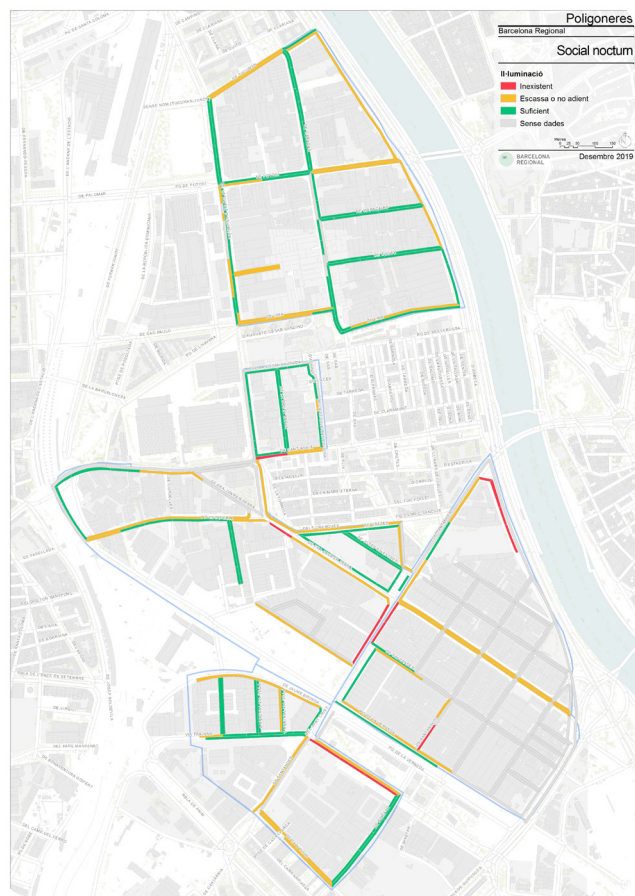


Quantes activitats s'hi poden observar?

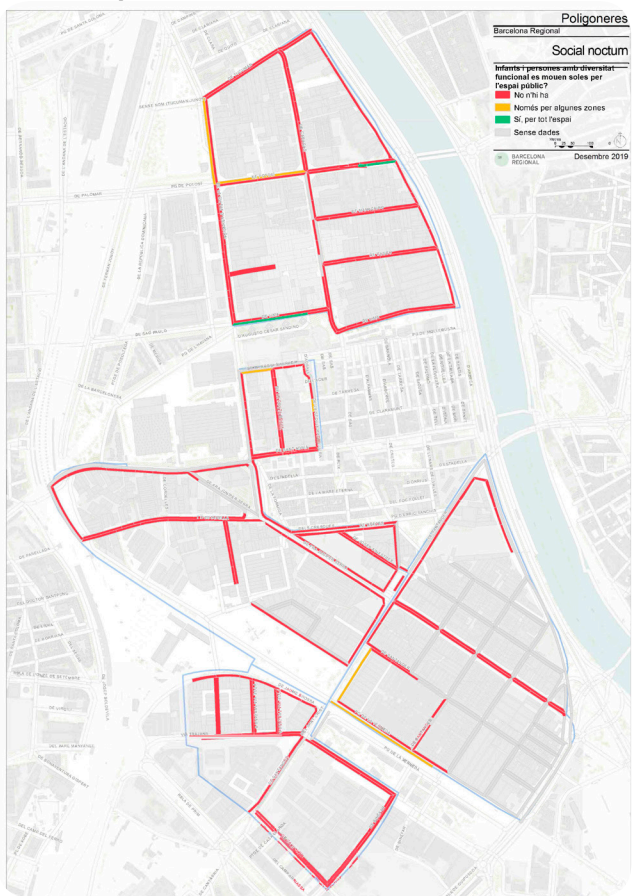


Element observat: *Espai social nocturn*

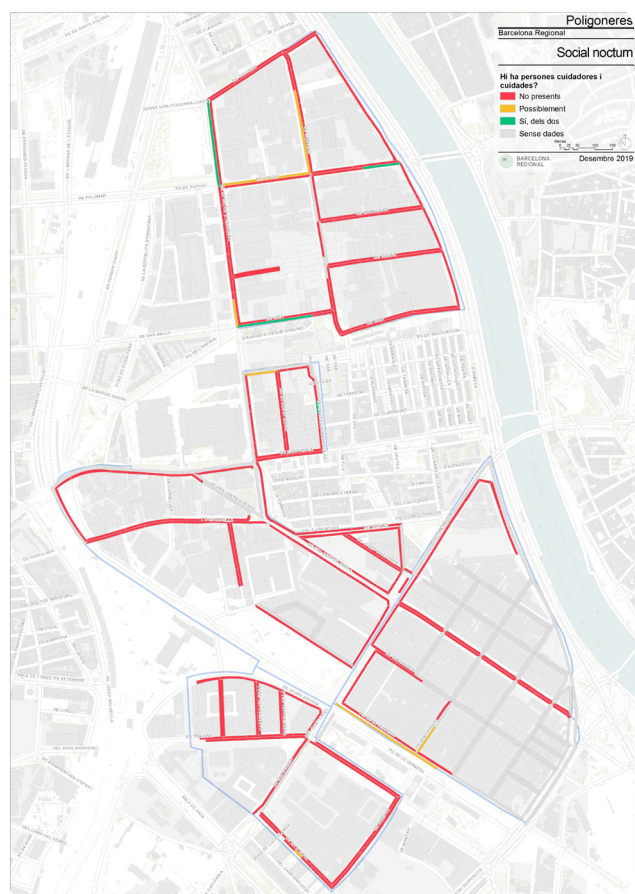
Il·luminació



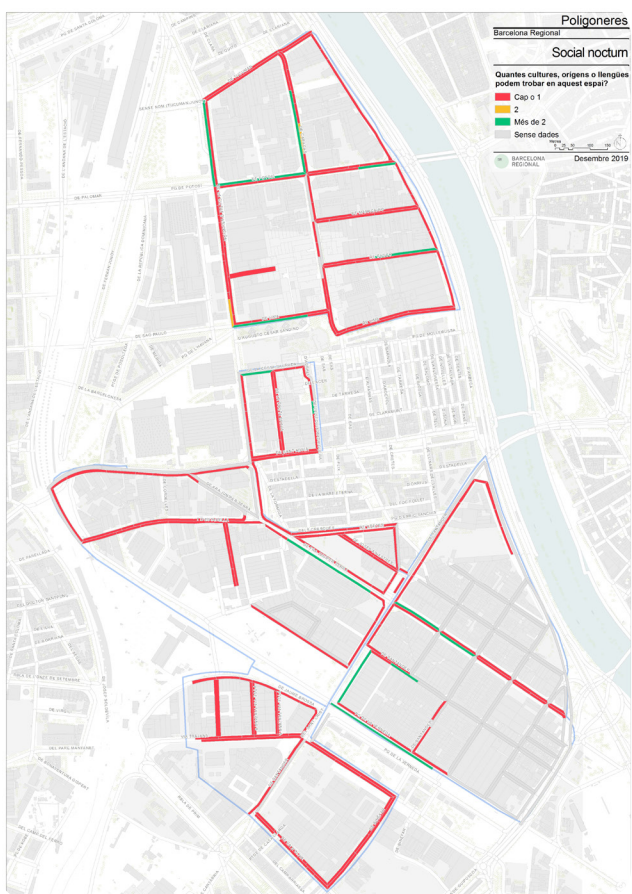
Infants i persones amb diversitat es mouen soles?



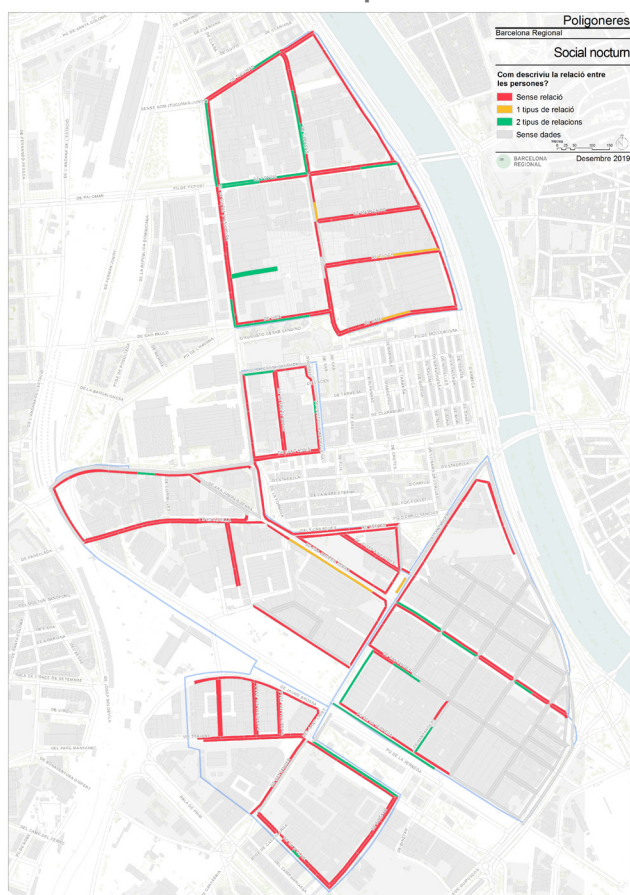
Hi ha persones cuidadores i cuidades?



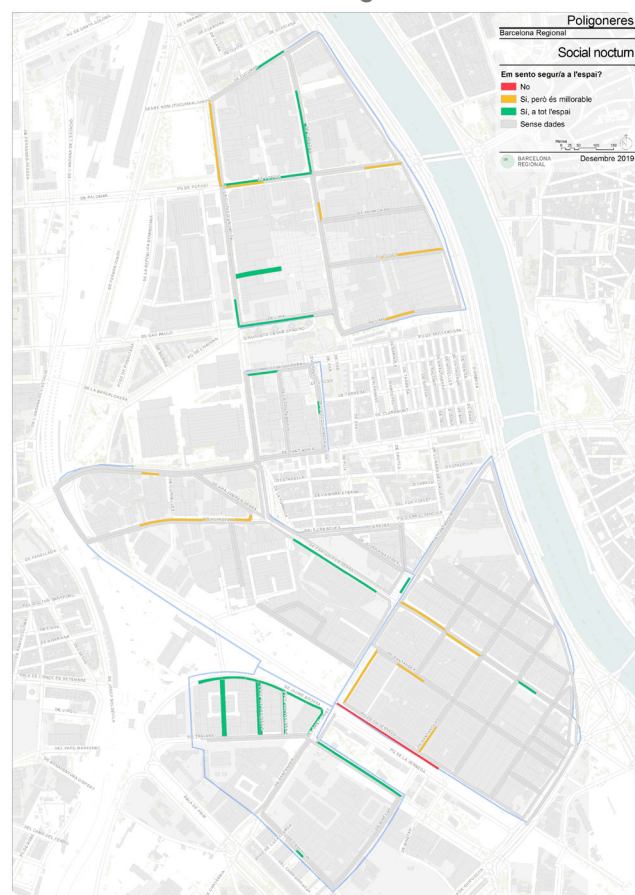
Quantes cultures o orígens hi podem trobar?



Relació entre les persones

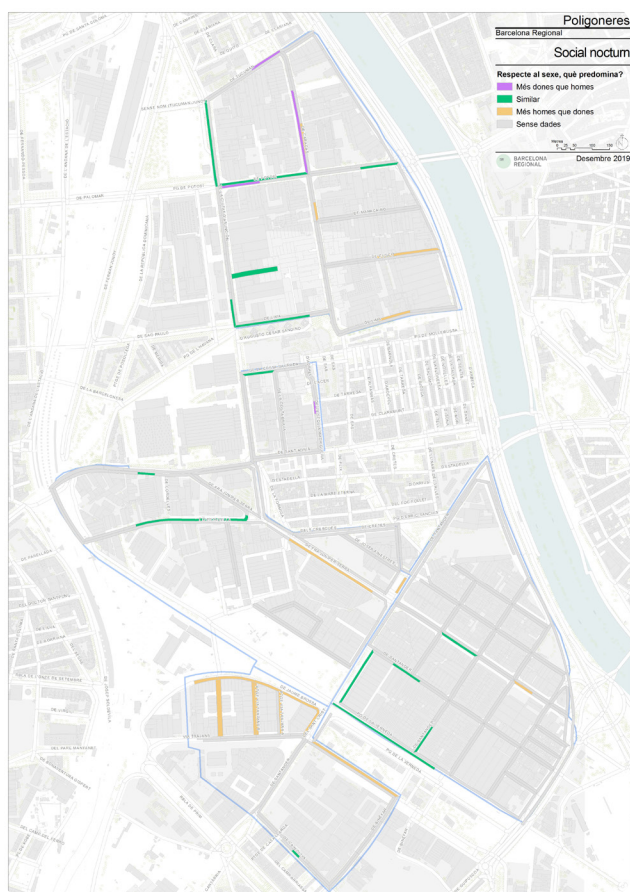


Em sento segura?

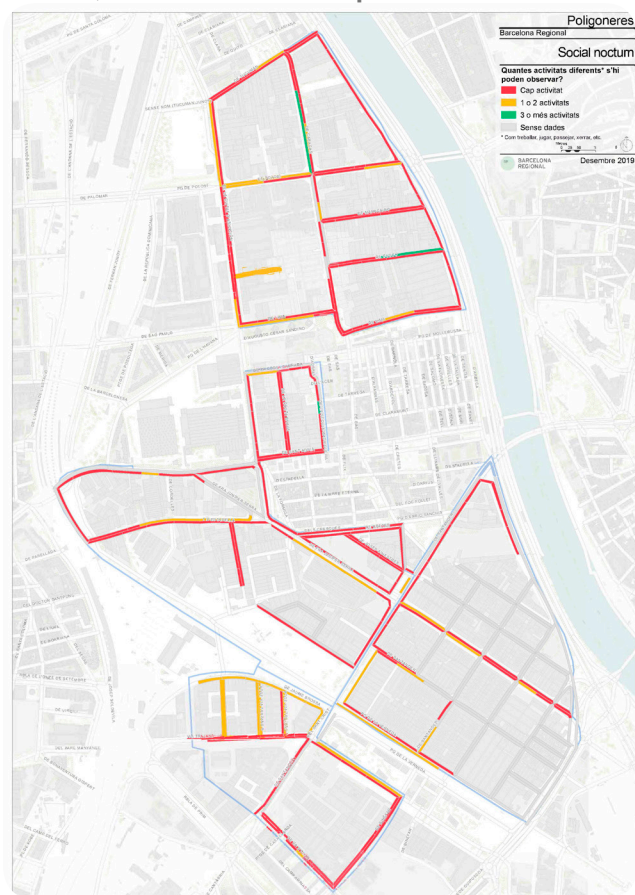


114

Respecte als sexes, quin predomina?

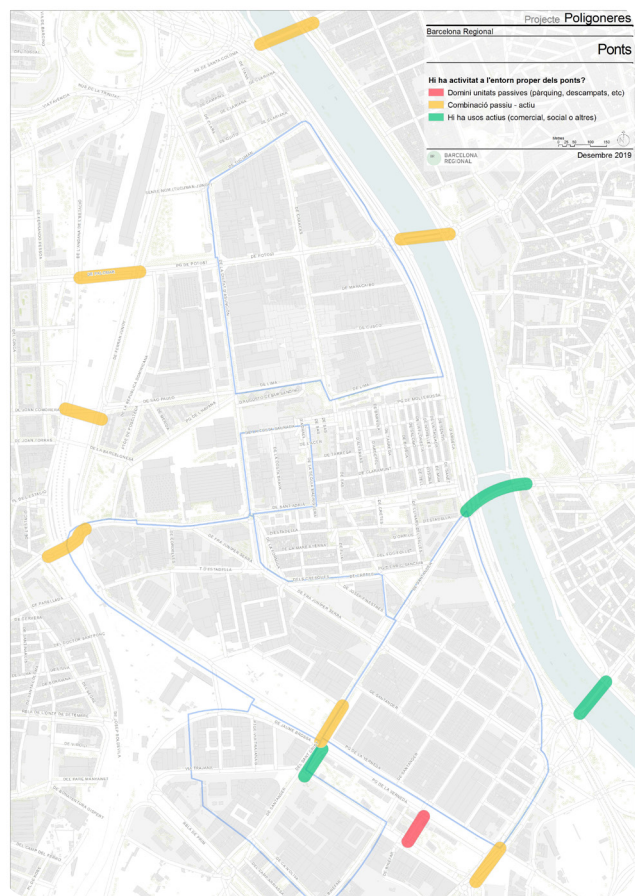


Quantes activitats s'hi poden observar?

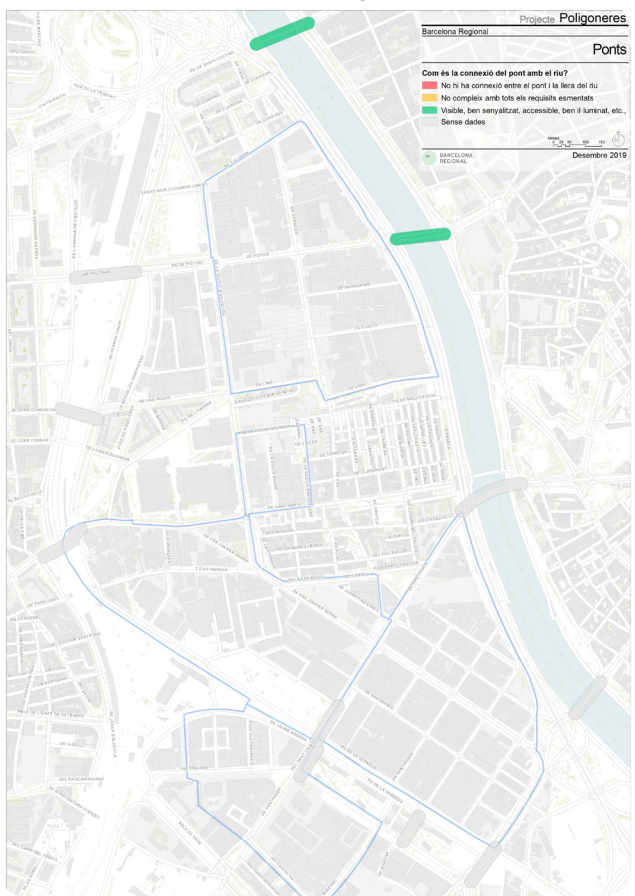


Element observat: Ponts i passeres

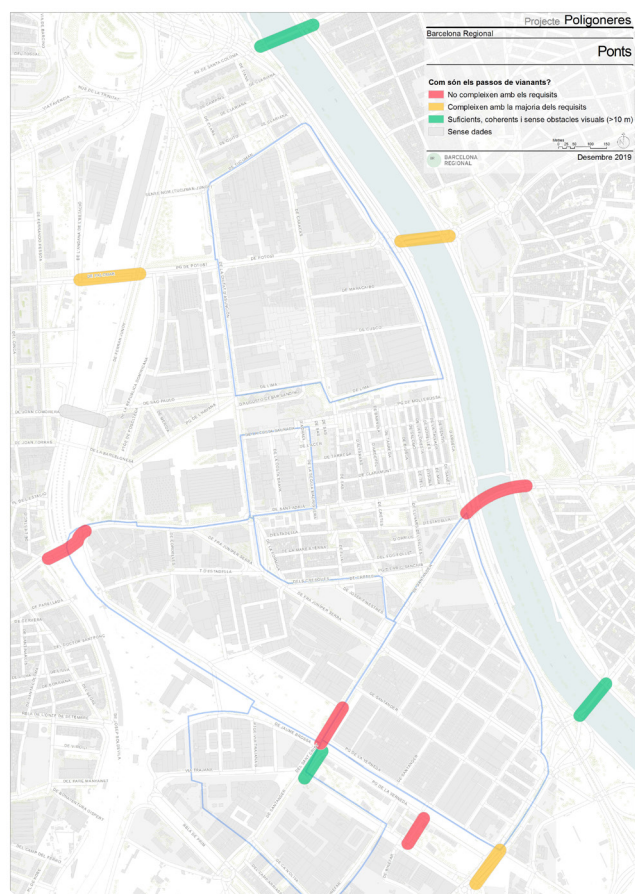
Hi ha activitat?



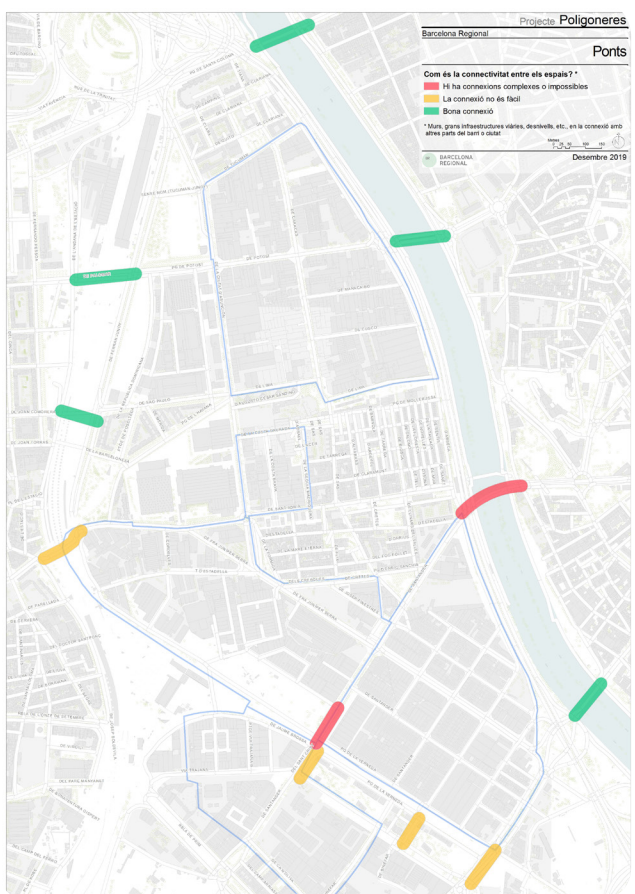
Com és la connexió del pont amb el riu?



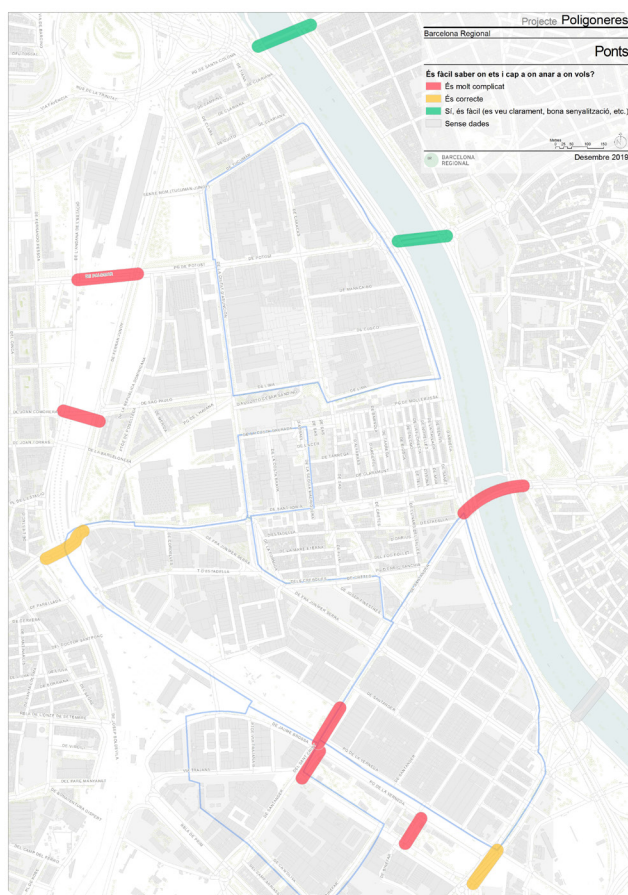
Com són els passos de vianants?



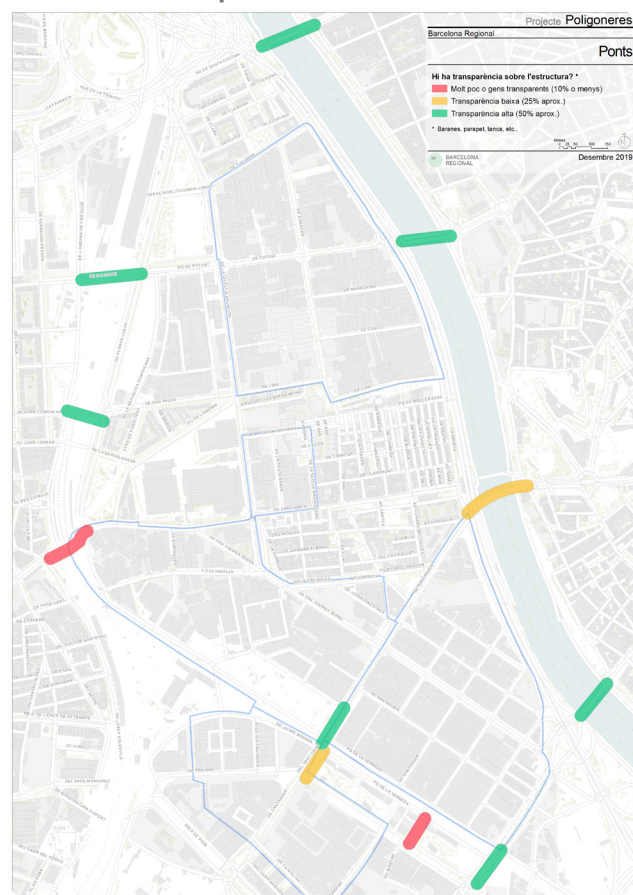
Com és la connectivitat entre els espais?



És fàcil saber on ets i on vols anar?

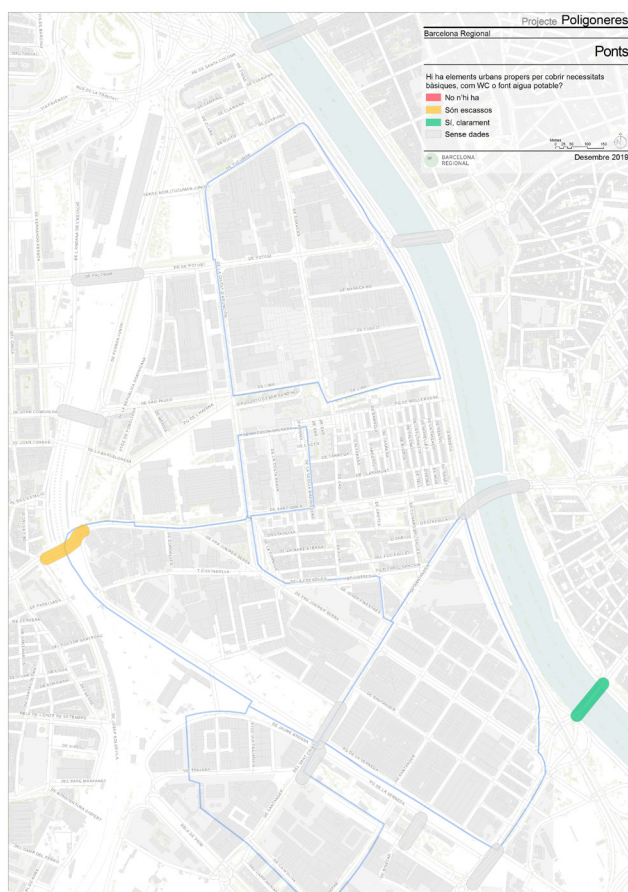


Hi ha transparència sobre l'estructura?

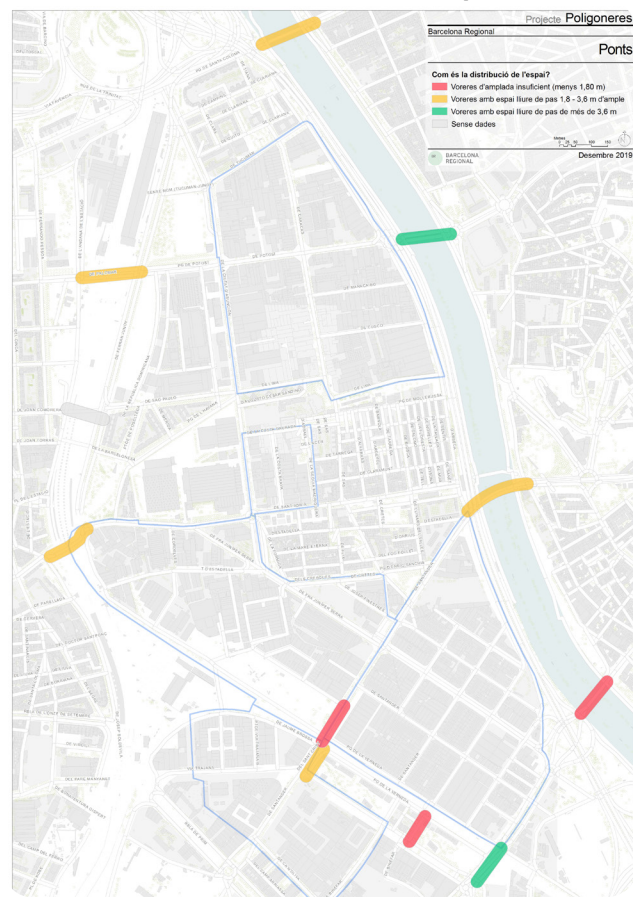


116

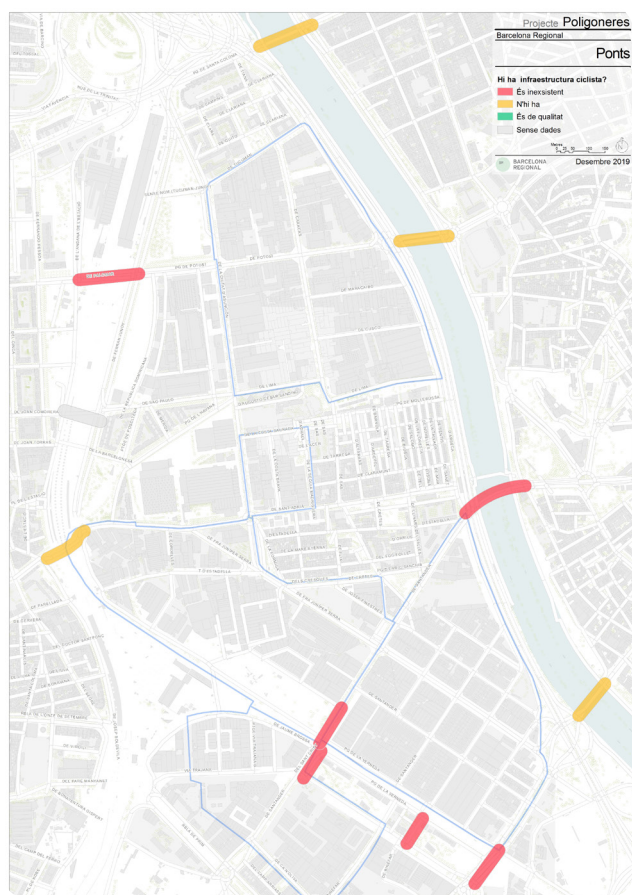
Necessitats bàsiques



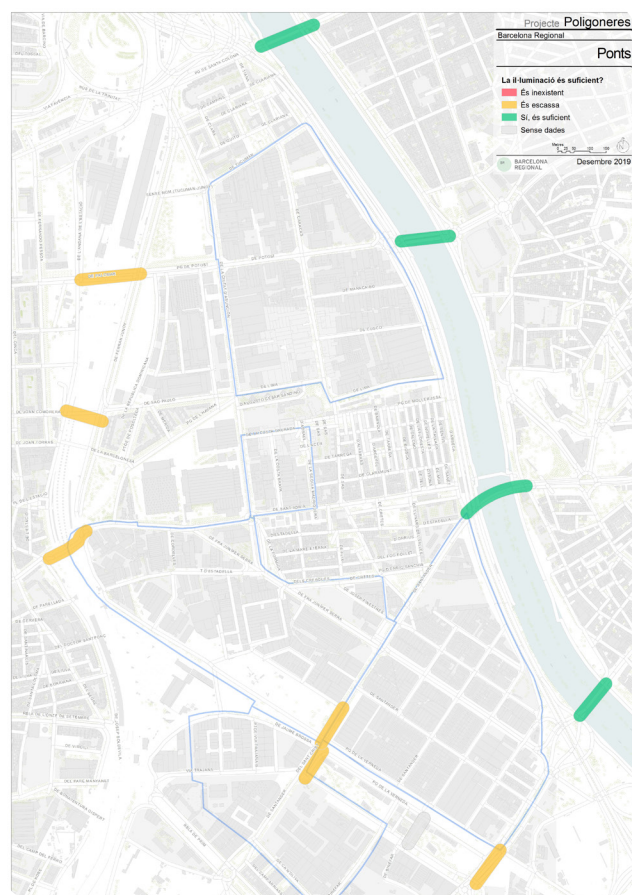
Com és la distribució de l'espai?



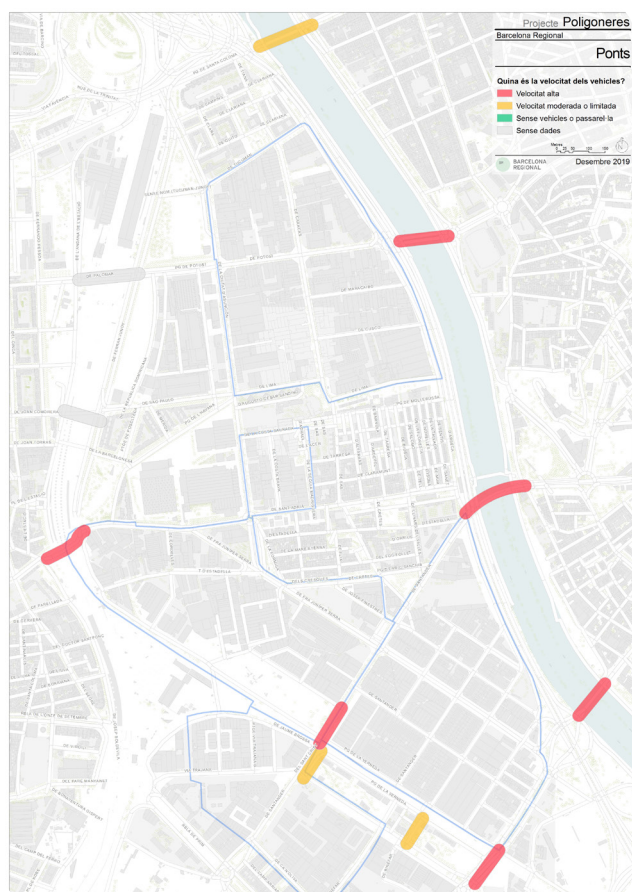
Hi ha infraestructura ciclista?



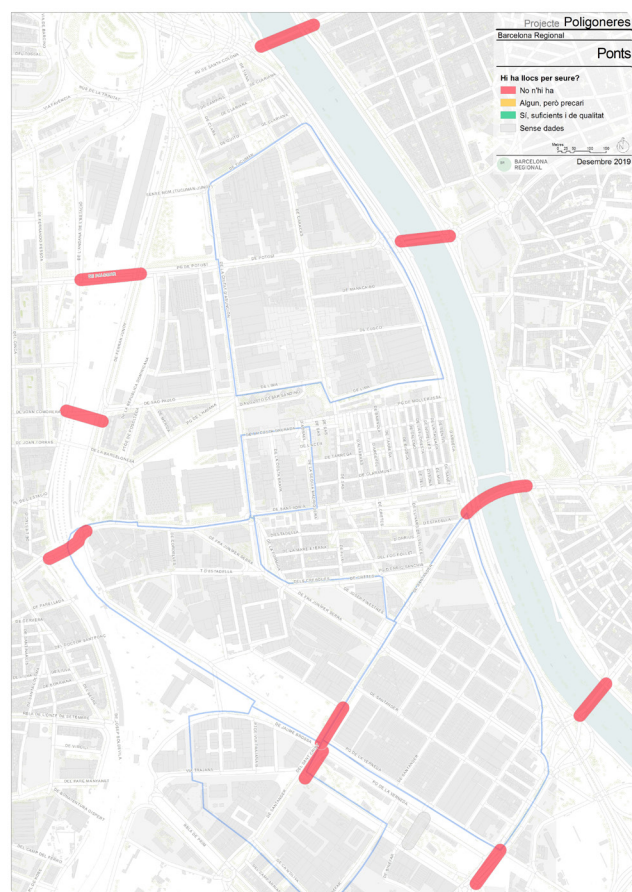
La il·luminació és suficient?



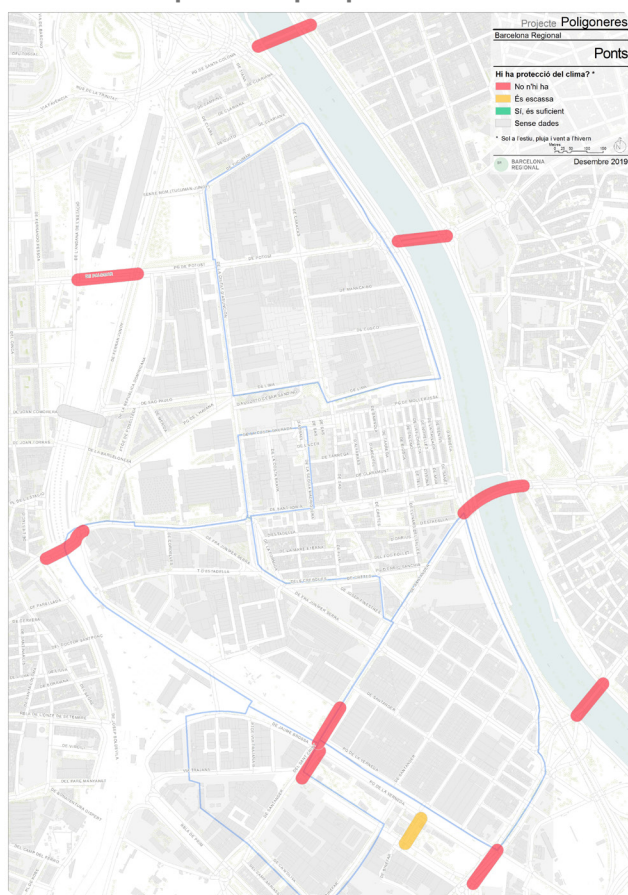
Quina és la velocitat dels vehicles?



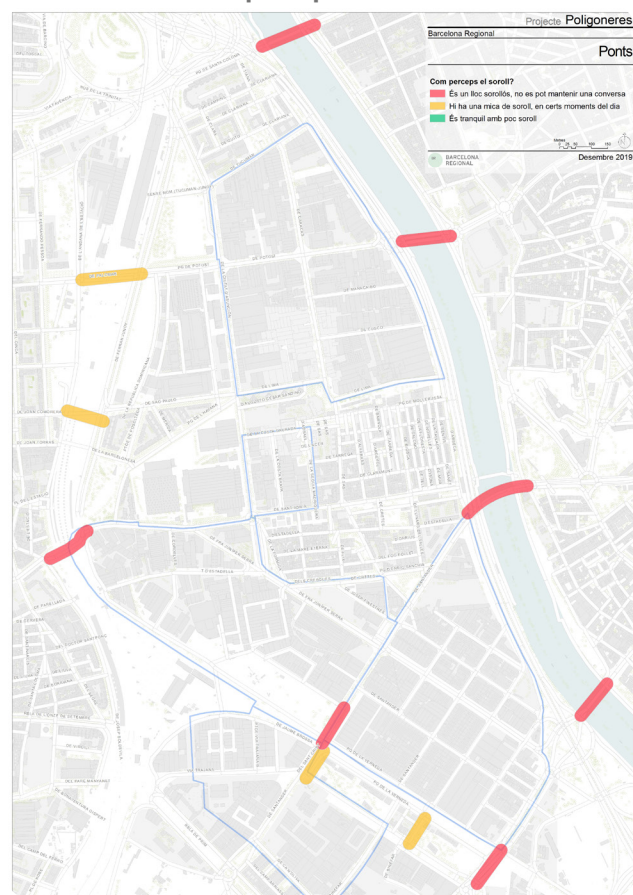
Hi ha llocs per seure?



Hi ha protecció pel que fa al clima?

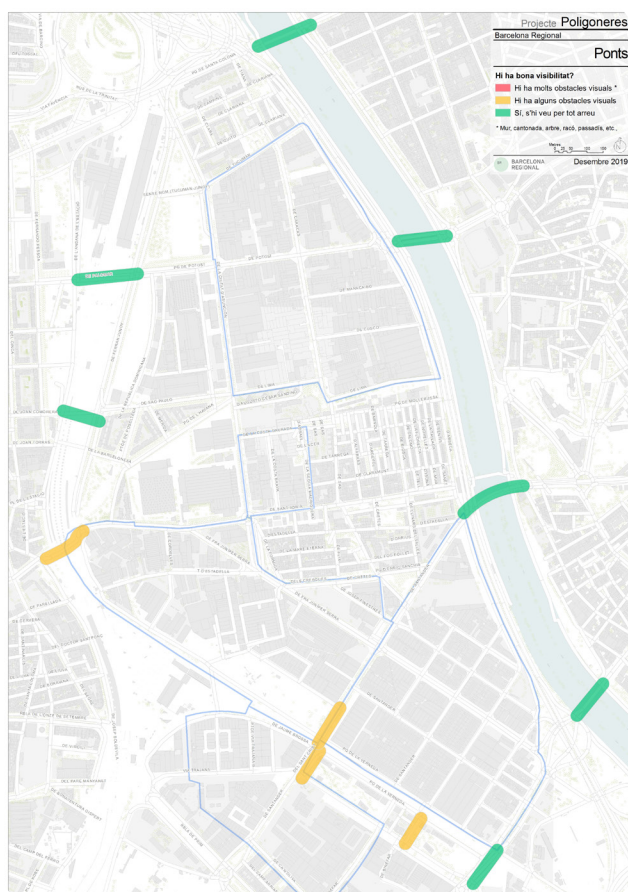


Com perceps el soroll?

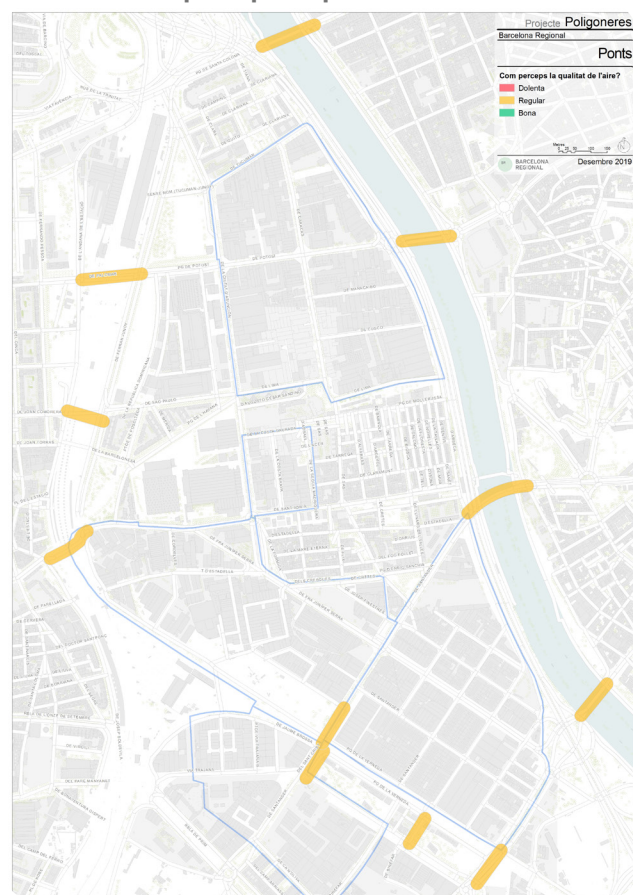


118

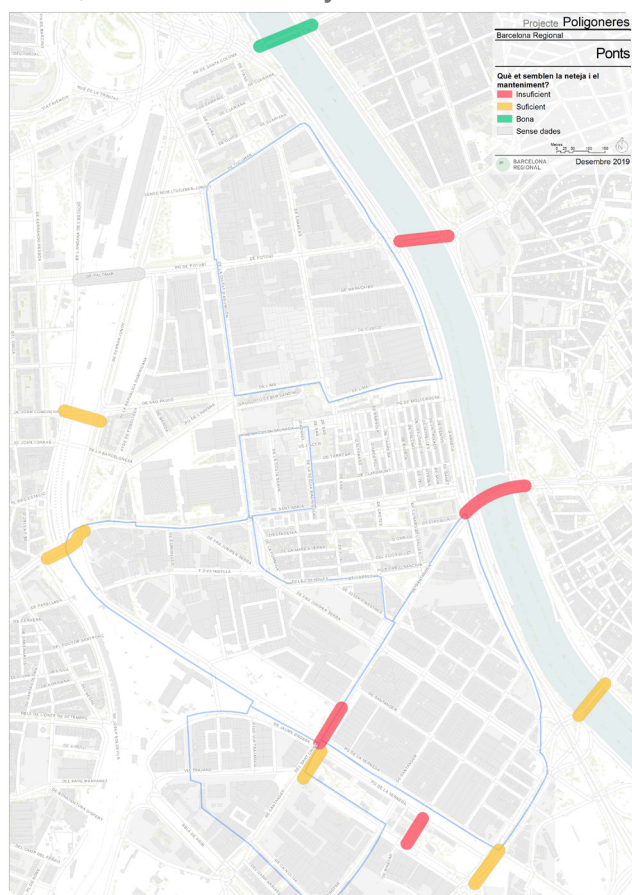
Hi ha bona visibilitat?



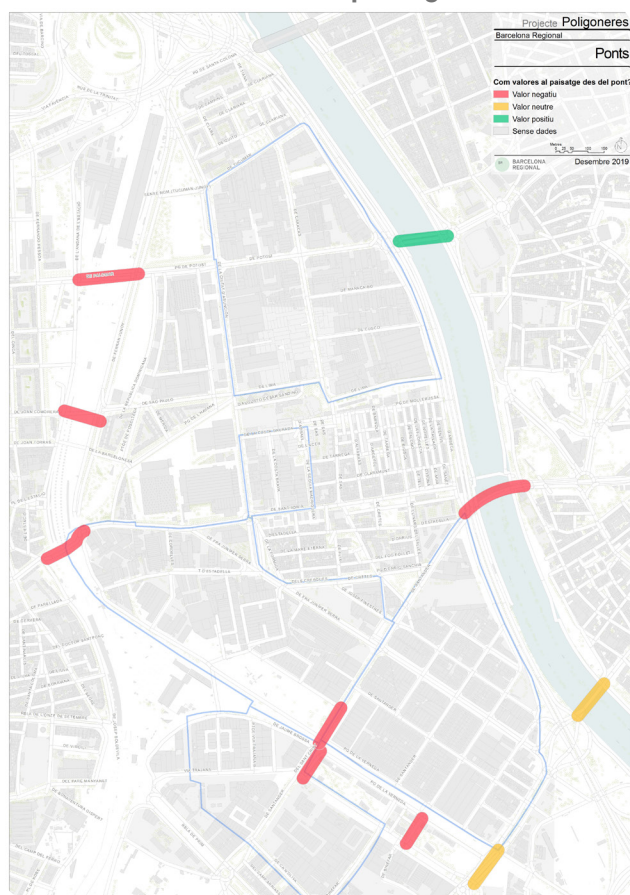
Com perceps la qualitat de l'aire?



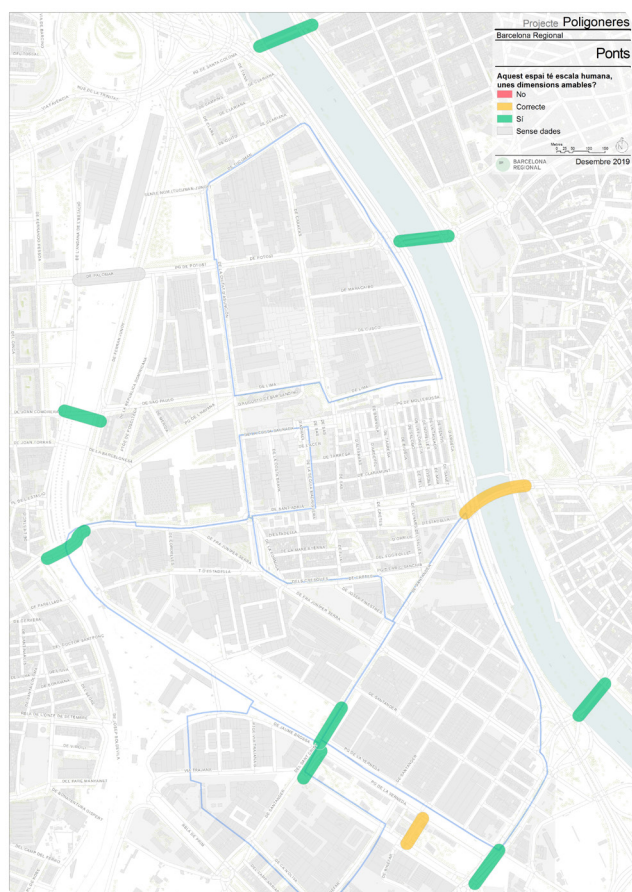
Que et sembla la neteja i el manteniment?



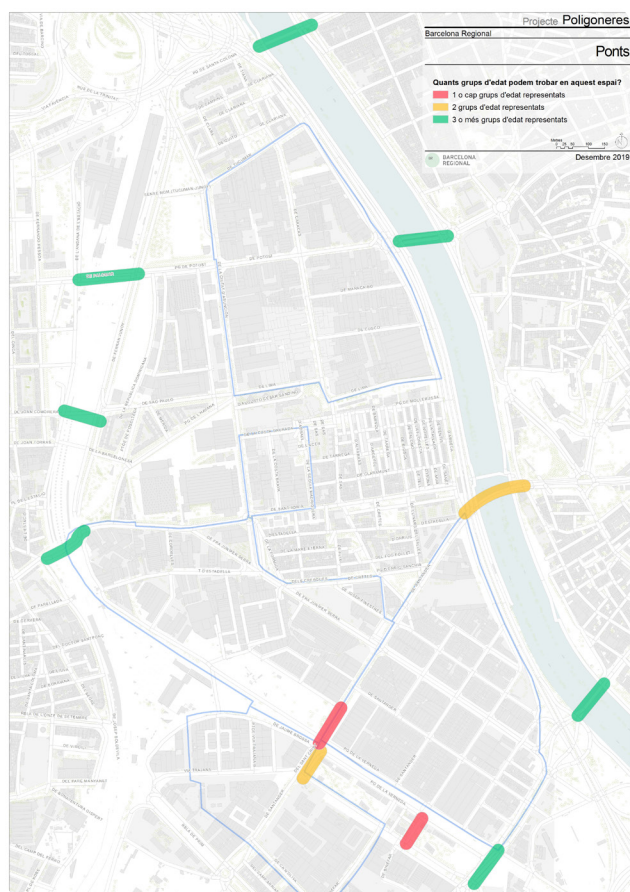
Com valors el paisatge?



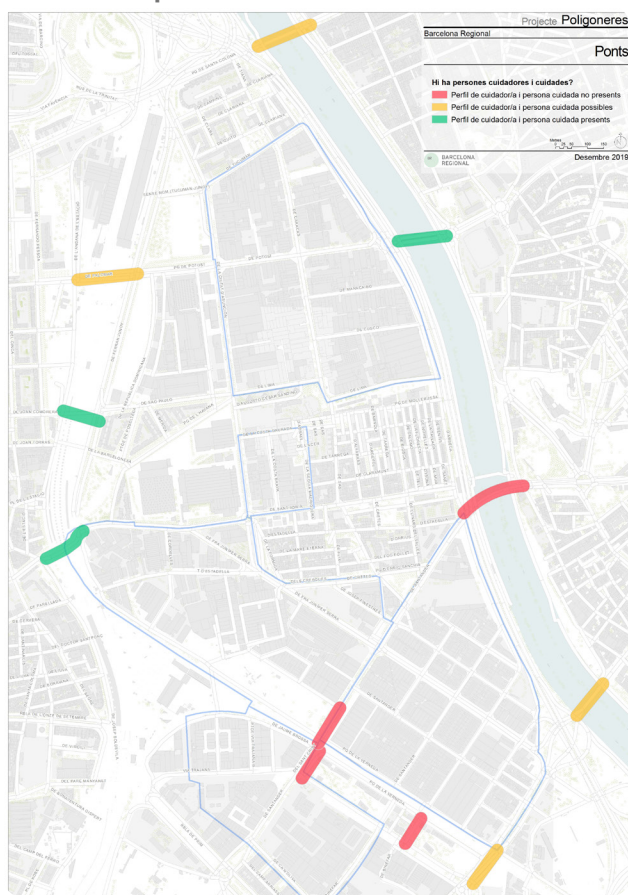
Té escala humana?



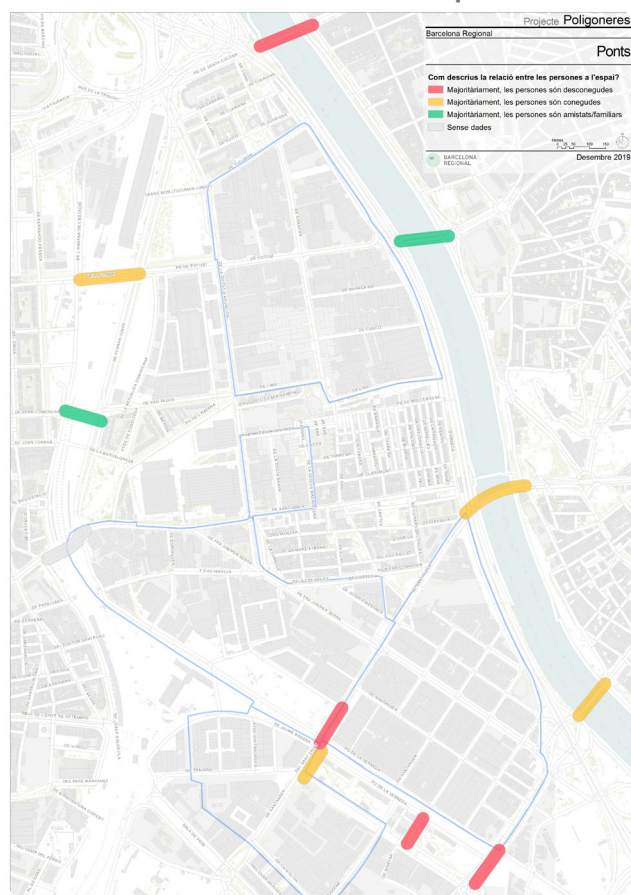
Quants grups d'edat hi podem trobar?



Hi ha persones cuidades i cuidadores?

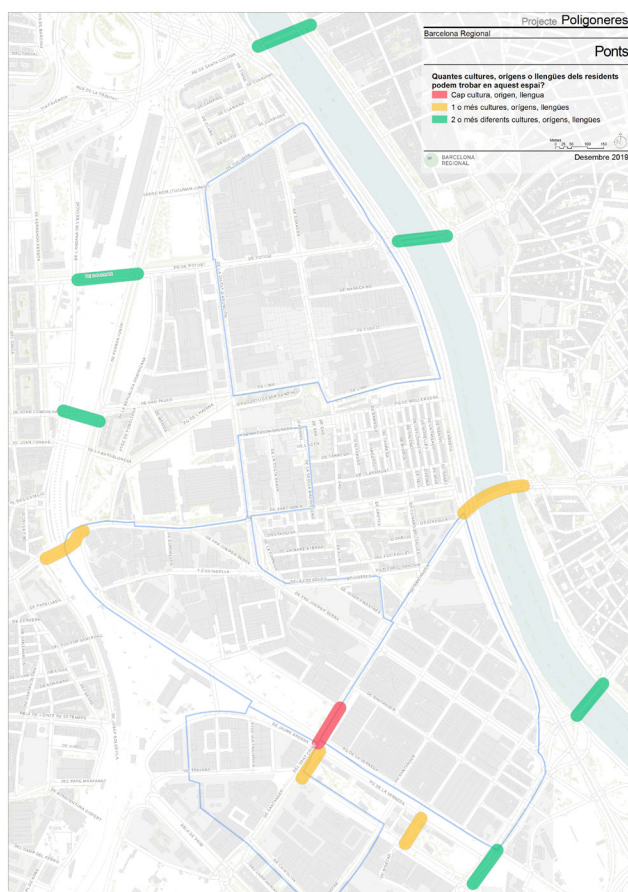


Com descrius la relació entre les persones a l'espai?

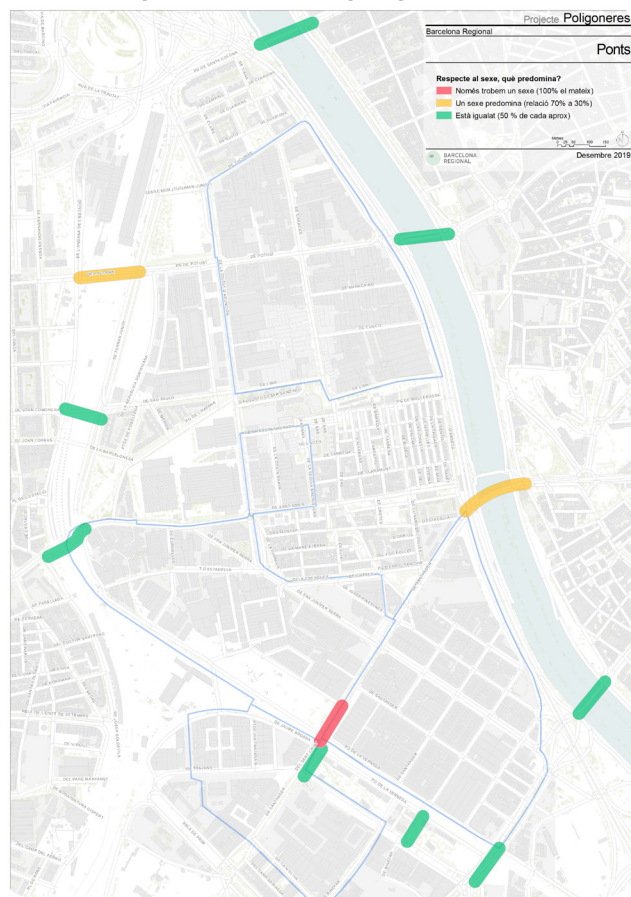


120

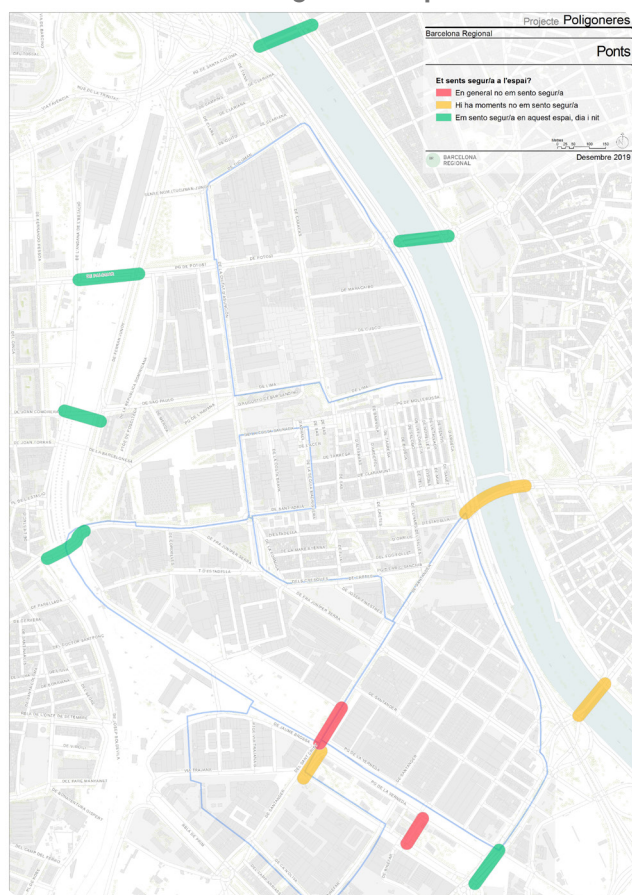
Quantes cultures i orígens hi podem trobar?



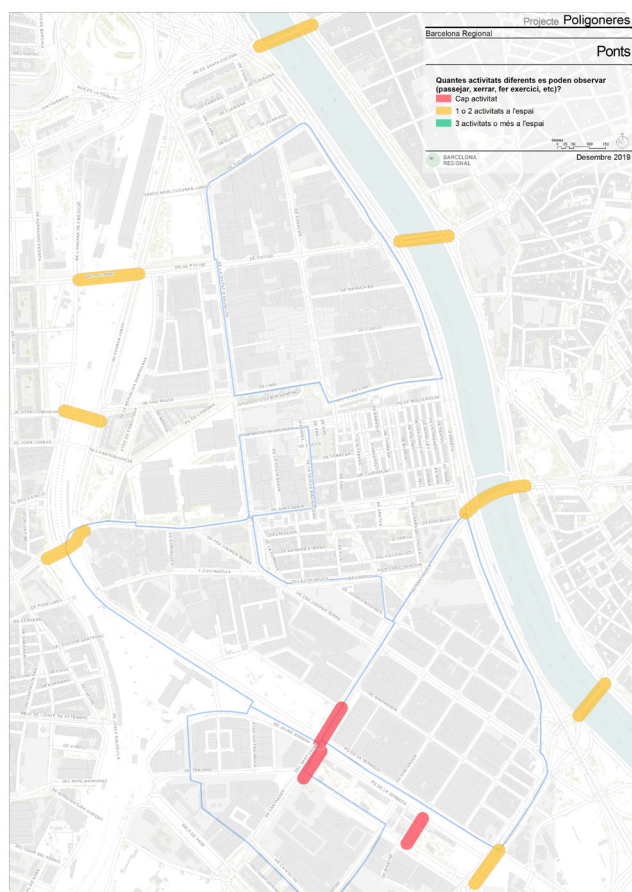
Respecte als sexes, quin predomina?



Et sents segur/a a l'espai?

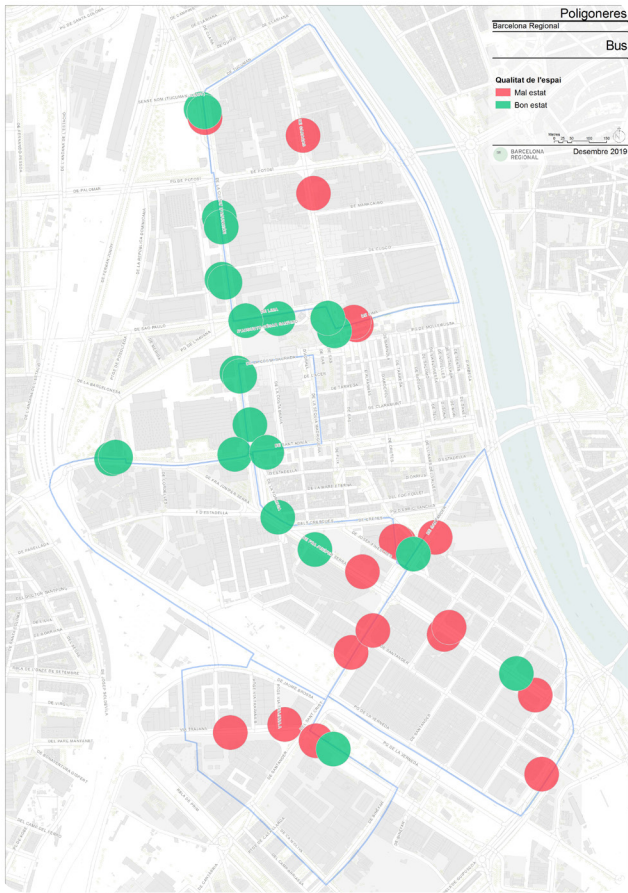


Quantes activitats diferents s'hi poden observar?

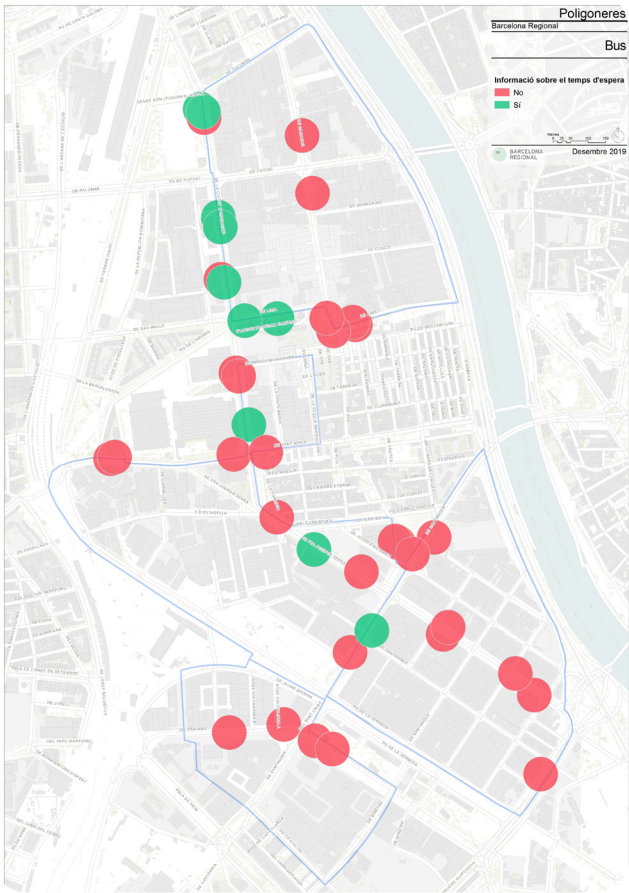


Element observat: Parades d'autobús

Qualitat de l'espai?

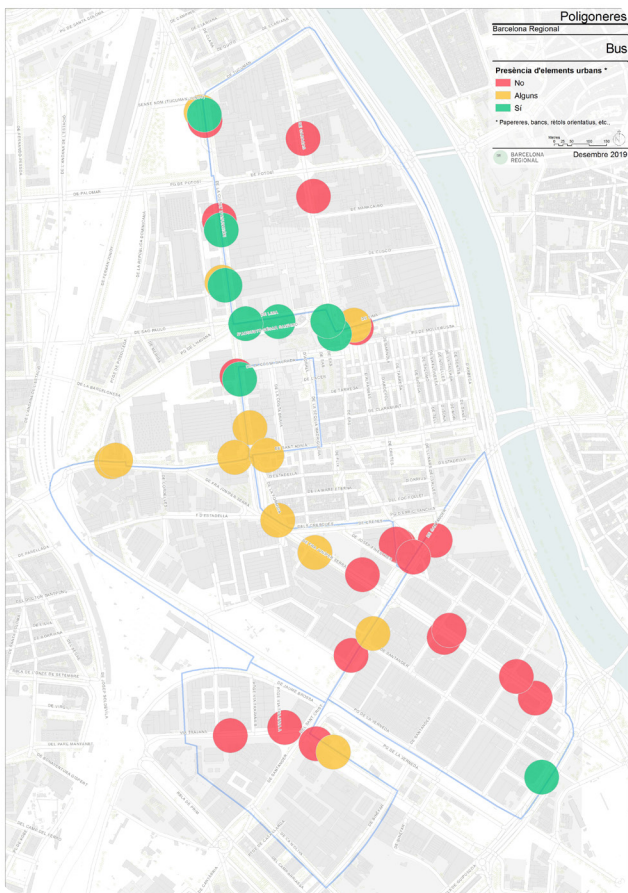


Informació sobre el temps d'espera

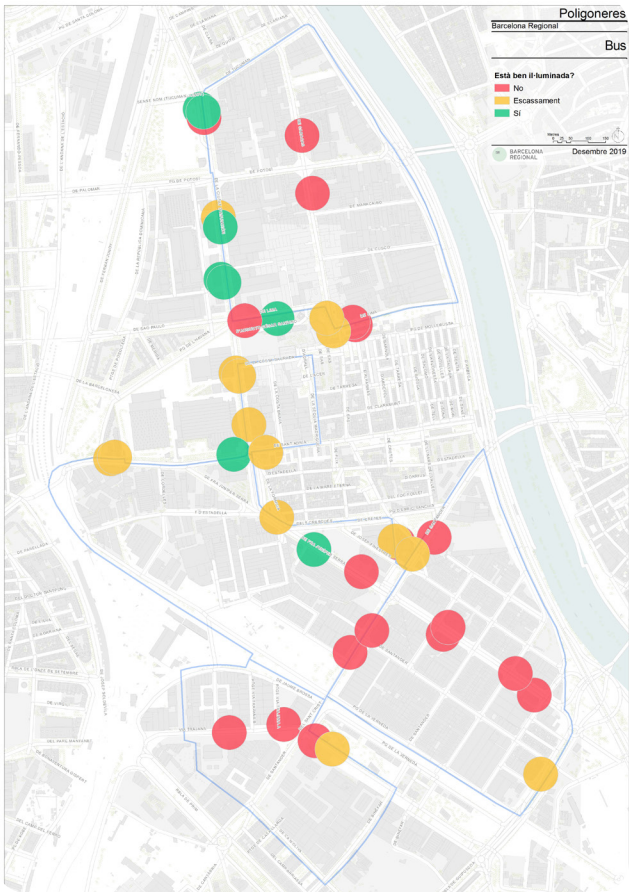


122

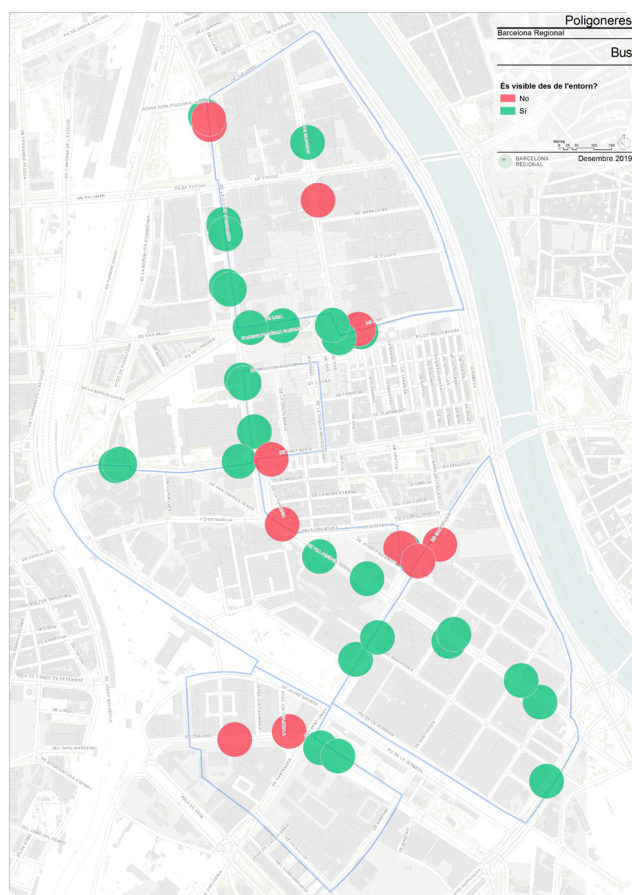
Presència d'elements urbans



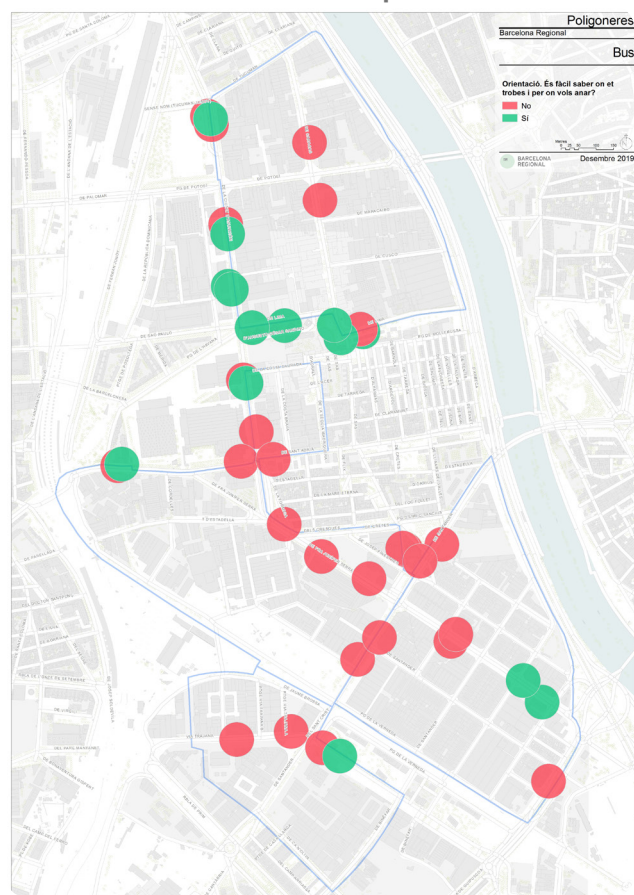
Està ben il·luminat?



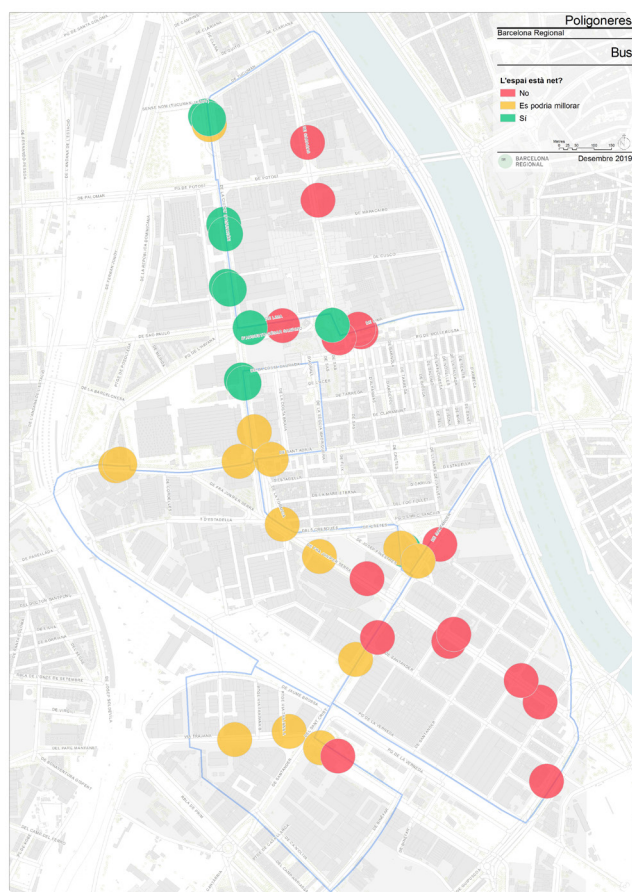
És visible des de l'entorn?



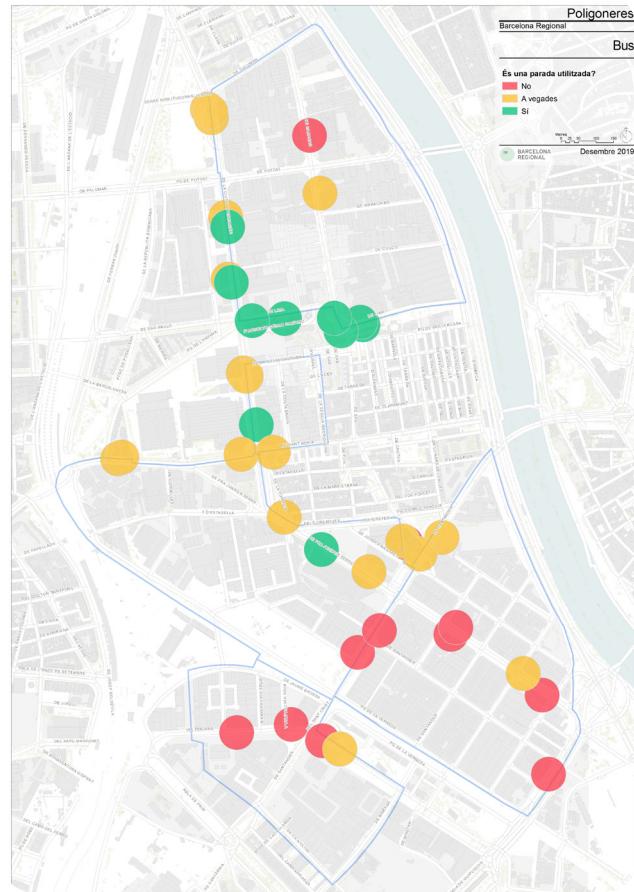
És fàcil saber on et trobes i per on vols anar?



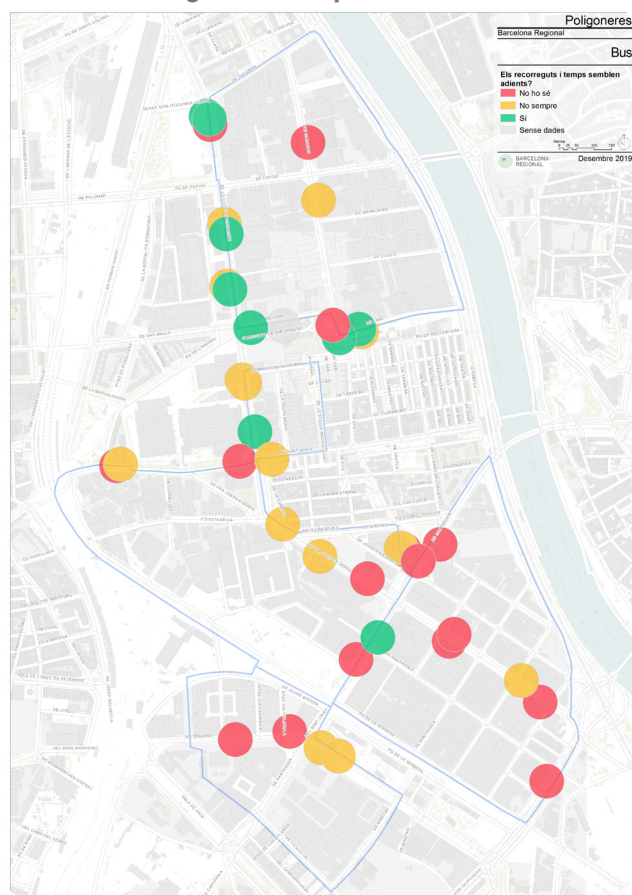
L'espai està net?



És una parada utilitzada?



Els recorreguts i el temps semblen adients?



10.3. Resum dels grups de discussió

Grup de discussió 1

Data: 10.12.2019

Hora: 11.00 h

Lloc: Empresa Femarec. Torrent d'Estadella, 46, Barcelona

Persones que hi assisteixen: 8 dones

Comença el taller amb la presentació de les treballadores de Femarec i Taxitronic, les quals expliquen que es desplacen des de Manresa, Sabadell, Terrassa, Barcelona i Santa Coloma.

Espais:

xxxxxx: Treballa pels matins (hi arriba a les 7.00 h), és molt fosc, insegur i perillós perquè no hi ha suficient llum, és estrany que no hagi passat res. Ella hi accedeix des de Sant Andreu.

xxxxxx: Hi arriba des del carrer de Sant Adrià. Aconsellen al personal de Femarec —donat que hi ha moltes persones amb discapacitat i persones amb dificultat de mobilitat que hi treballen— que evitin entrar pel torrent d'Estadella i que accedeixin a l'empresa pel carrer de Sant Adrià, però els suposa fer més volta i és més estona.

Es parla de la zona problemàtica d'accés des de la rotonda de Sant Adrià al torrent d'Estadella, no hi ha voreres, la il·luminació no és adient, etc.

En el trajecte des del metro de la Verneda, es troben amb molts camions, poca llum al vespre, ampolles de cervesa per tot arreu.

Hi arriba des del Bon Pastor (horari 10.00-17.00) no té aquesta percepció, perquè hi ha tot el barri, l'escola, etc. Però un cop s'entra a la zona del polígon, ja veu aquestes mancances. Per exemple, no hi ha voreres.

També es comenta que hi ha un semàfor triple molt complex (perquè venen cotxes de tot arreu) just davant de l'empresa Taxitronic. I cal fer estratègies per poder passar-hi ràpid. Diuen que podrien incloure una rotonda per millorar aquest espai d'encreuaments.

Qui hi arriba en cotxe ha d'anar més ràpid perquè hi ha poques places per aparcar, per això també s'aparca de forma incorrecta a les voreres.

I si hi posem espais de descans?

Davant de Taxitronic hi ha una placeta amb bancs, etc. Gairebé sempre que hi ha gent són homes. Les noies acostumen a anar al bar, a dinar amb tàper, etc.

És important que hi hagi ombra per a l'estiu, espai verd però amb alguna cosa que protegeixi del sol.

Aparcament?

Al passatge del Torrent de l'Estadella hi aparquen cotxes, però no hi ha massa lloc i els han trencat algun vidre, als cotxes aparcats. Han avisat els Mossos i van dir que incorporarien més patrulla a la zona, però no han vist que sigui així.

Incidències

Es comenta que recentment s'han trobat xeringues al contenidor al costat de Femarec.

També es comenta que hi ha una casa ocupa i gent que recull ferralla, els cau enmig del carrer, van deixant les peces petites que cauen per terra, etc. Els contenidors estan plens i els materials, a vegades perillosos, van caient a la vorera, carretera, amb el risc que suposa per als vianants.

Al carrer de Balmes, sobretot al matí, hi ha molts camions parats en "tercera fila", fent càrrega i descàrrega, es posen enmig i dificulten el pas. També es comenta que la carretera està plena de forats i també les voreres. Comenten alguna caiguda de treballadors anant amb patinet.

Surten temes: de neteja, voreres, il·luminació, trànsit, etc.

On compren?

El més proper és el nou Mercat del Bon Pastor, el Lidl (és nou, just després del metro), una farmàcia, etc. Aprofiten de camí. També tenen La Maquinista força a prop.

No hi ha sensació de llunyania a zones comercials.

Com s'hi pot venir en transport públic?

Les persones amb discapacitat són les que més utilitzen el transport públic.

Parlen del tema de les persones amb discapacitat i les dificultats que es troben. Només hi ha un bus, no molt a prop, i que passa cada mitja hora.

Parlen també del tema dels carrils bici, patinets, etc. Hi ha un carril bici que no arriba fins a l'altura de Femarec.

La persona que ve en cotxe comenta que seria interessant poder compartir-lo amb altres persones del polígon.

Convivre amb mercaderies

Si tot estigués més ordenat i urbanitzat, pensen que milloraria molt aquesta relació.

Es parla de problemes de vorera, a vegades "et trobes enmig de dos camions", i sense visibilitat. I també comenten que, qui surt amb cotxe, tampoc veu els vianants i que hi ha força aflluència de gent que surt de l'església al costat de Taxitronic.

Hi ha patiment, perquè tampoc els vehicles tampoc compleixen el límit de velocitat i passen molt més ràpid.

Ponts

No els fan servir, només la noia que ve des de Santa Coloma (prop del pont del Molinet), comenta que és un pont molt agradable per passar-hi. Només hi ha problemes amb les obres d'edificació, però no és greu.

Usos de les plantes baixes

Creuen que seria positiu tenir més vida, a través de serveis en planta baixa. I tenir més sensació de caliu.

Identitat de polígon

Fa poc temps que hi treballen, però senten que no hi ha identitat de polígon.

La persona de Manresa comenta que és sorprenent que estiguin tan propers a la part d'habitatge, que surts i de seguida et trobes amb supermercats, etc. Això ho valoren molt positivament.

Femarec fa actuacions i fan xarxa, formen part de la taula d'entitats de Sant Andreu, etc., i també tenen la sensació que la gent del barri ajuda a fer-ho més amable.

Estratègia per anar juntes

La companya que hi ve més aviat sí que queda amb una companya per venir, també coneixen moltes companyes (noies) que queden per venir i marxar. Però no han vist mai cap patrulla dels Mossos, la GUB, etc.

Futur econòmic del polígon

Creuen que cal preservar el polígon, i que adaptar-lo a les noves tecnologies, ecologia verda, etc., és positiu.

Com es pot incentivar la presència laboral de les dones al polígon

Consideren que els temes que hi poden influir tenen més a veure amb l'empresa: teletreball, conciliació, flexibilitat, però també que més a prop hi hagués escoles, escoles bressol etc., i el tema dels punts per entrar a escola pública per proximitat a la feina.

I millorar la seguretat, les patrulles, el control informal, més vida al carrer, etc.

Oficines per a dones (a naus abandonades) i ajudes per a l'emprenedoria.

Femarec comenta que són majoria de dones i Taxitronic, que són minoria (10%).

S'acaba el taller amb el comentari que quan l'estudi estigui acabat se'n farà arribar una còpia a les empreses, i que si tenen més qüestions a comentar es faciliten adreces de correu per fer-hi arribar qualsevol aportació.

Grup de discussió 2

Data: 13.12.2019

Hora: 11.00 h

Lloc: Empresa Urbaser. C. Fra Juníper Serra, 75, Barcelona

Persones assistents: 7 dones

Comença el taller amb una explicació per part de Barcelona Regional del projecte Polígoneres, sobre el fet que el motiu del taller és conèixer les opinions de les treballadores del Polígon Torrent de l'Estadella - la Verneda Industrial.

Es presenten les participants: tres d'elles són de l'empresa Urbaser (Polígon Torrent de l'Estadella) i dues d'Ambulàncies Domingo (Polígon la Verneda Industrial).

xxxxxx porta 6-7 mesos a Urbaser, utilitza el transport públic per anar a treballar.

128

Carmen fa un mes que treballa a Urbaser i també utilitza el transport públic.

xxxxxx fa un any i mig que treballa a Ambulàncies Domingo i va a la feina en transport públic.

xxxxxx també fa aproximadament un any i mig que va a treballar a Ambulàncies Domingo en cotxe.

xxxxxx fa tretze anys que treballa a Urbaser i malgrat que viu molt a prop, utilitza el cotxe per anar a treballar.

Es van plantejant diferents preguntes al llarg del desenvolupament del taller, i per petició de les treballadores es comença parlant de com es podria millorar urbanísticament l'accés als polígons.

Propostes urbanístiques de millora

xxxxxx comença explicant el seu cas personal: viu a Vall d'Hebron i fa servir el seu cotxe per arribar al

polígon, ja que li suposa un estalvi molt important de temps: entre 15-20 minuts respecte a una hora si utilitzés el metro.

xxxxxx explica que per arribar fins a Ambulàncies Domingo des del metro de La Pau, el trajecte té pocs fanals i que la il·luminació és de poca intensitat, sobre tot a primeres hores del matí. També freqüenten el camí ferrovellers i captaires i hi ha la sensació de no seguretat. També explica que en el carrer de Ca n'Oliva (és el carrer de pas des del metro de La Pau fins a Ambulàncies Domingo) es troben cotxes amb rodes punxades, vidres trencats. Malgrat això, quan hi ha activitat humana a l'entorn la sensació millora.

També la il·luminació és pobra des del metro del Bon Pastor.

Es comenta que entre les parades de metro de Bon Pastor i Verneda, l'accés és molt pitjor des de la parada de Verneda per la ubicació al polígon Montsolís, que fa la sensació d'abandonat.

La problemàtica del pont de Santander:

Una altra treballadora que viu al districte de Sant Martí explica el seu cas personal: ella pot fer dues parades de metro i caminar per la rambla de Prim, ja que és un passeig agradable, el problema el troba quan arriba al pont de Santander caminant. Comenta que no és possible arribar-hi en bici, ja que no hi ha parades de Bicing al polígon, però tot i això salvar el pont en bici tampoc. El pas de vianants del pont de Santander es comenta que dona molta inseguretat, té una escala metàl·lica de molta alçada i està poc il·luminat. Es descriu el pont de vianants com desagradable, insegur i solitari. Durant les hores diürnes encara, però quan baixa l'activitat i arriba la foscor, la sensació d'inseguretat augmenta molt.

xxxxxx comenta que el trajecte en bici dona més seguretat que caminant. Ella arriba de vegades

amb bici utilitzant el carril bici des de Gràcia, la seva experiència és positiva fins a arribar a la rambla de Prim, ja que explica que el carril en aquesta rambla es veu envaït per vianants: en aquest tram del carril bici el vianants circulen per dintre i les bicis per fora.

També es comenta que els passos de vianants són escassos. Des d'Ambulàncies Domingo s'han de desplaçar uns 50 metres fins al semàfor més proper, i no troben passos de vianants propers i la il·luminació és escassa. Considera que l'empresa té un número important de treballadors (530-540) per poder justificar la construcció d'algun pas de vianants més proper.

Respecte al fet de compartir el cotxe o quedar amb altres companys per accedir o sortir de la feina:

Es comenta que alguna companya d'Ambulàncies Domingo, quan ha d'arribar a la seu de Verneda, demana que la portin en cotxe per la inseguretat que li ocasiona venir en transport públic.

En aquest aspecte es comenta que Urbaser té un percentatge alt de treballadors que comparteixen cotxe amb companys (conclusions extretes del seu Pla de mobilitat). També s'explica que és molt més freqüent quedar amb companys de feina a la sortida per anar cap al metro que no pas a l'entrada.

Incidents:

Es descriuen robatoris de bosses, persones exhibicionistes (d'aquest fet ja fa temps), persones desconegudes que s'apropen en el trajecte nocturn, que entren en instal·lacions alienes i passen a deshora per veure què troben al voltant de les empreses.

Sobre els espais públics:

Es planteja si els espais públics dels voltants són agradables o no.

Aquí les treballadores coincideixen en que el polígon de Montsolís (majoritàriament pertany a Sant Adrià de Besòs) "no està ben urbanitzat": les voreres estan molt deteriorades, hi ha molta entrada-sortida de camions, alguna empresa envaeix amb ferralla la vorera, es té la sensació que "tot està permès" al carrer de Balmes (és pas obligat per accedir a la parada de metro de Verneda).

Es pregunta si es troben a faltar espais més agradables:

Les respostes són que no, que es veu el polígon com un espai per anar-hi a treballar i res més. Veuen millor que hi hagi espais més agradables dins de les mateixes empreses.

Respecte a si ajudaria el fet que els locals de planta baixa o les parcel·les es dediquessin a comerços o bar-restaurant, ajudaria en seguretat i comoditat per fer-hi compres:

Opinen que sí, però que hi ha pocs llocs disponibles i que és cert que en el camí fins al metro hi ha negocis com farmàcies, bars, locals d'on surt i entra gent que fan la sensació de més seguretat.

S'utilitzen els comerços de barris propers residencials per fer-hi compres?

La resposta majoritària és que sí. Utilitzen carrers propers a Ca n'Oliva on hi ha supermercats, també tendes del mercat i bars del Bon Pastor, i de vegades el centre comercial La Maquinista.

Per millorar l'autonomia i la seguretat de les treballadores es planteja:

Millorar la il·luminació i les voreres, tant el seu estat com les amplades.

També millorar les zones de càrrega-descàrrega, ja que obliguen els vianants a baixar a la calçada. Es proposa que es creïn zones específiques per càrrega-descàrrega.

També evitar els racons “morts” per la manca de visibilitat, i de columnes als edificis que permeten amagar-se.

Sobre la creació d'un viver de dones emprenedores

Els polígons es troben molt masculinitzats.

Experiències d'Urbaser:

Quan “et mous entre dones és diferent, et dona més tranquil·litat”.

“La dona en un col·lectiu, pacifica”.

Urbaser ha pogut comprovar un canvi en les dinàmiques dels treballadors: l'any 2000 les dones eren un 2% i actualment són en un 30%. Explica que es nota el canvi en les oficines i també en els operaris (actualment hi ha dones amb responsabilitat). Comenten que les relacions són més pacífiques, que les dones fan de mediadores, pacificadores i que són més tranquil·les. Els dona tranquil·litat el fet que hi hagi més dones als vestuaris.

Intenten, quan surten a treballar a l'exterior, que hi vagin sempre dones i que en els carrers de zones conflictives, que no hi vagin només dones o que no vagin soles.

Una treballadora d'Urbaser explica el seu cas personal: se sent més tranquil·la quan ha d'anar a treballar al carrer d'Alfons Magnànim amb un company, diu que si hi hagués d'anar sola es “moriria de por”.

Usos dels polígons

Hi ha una aposta perquè els polígons a la ciutat no canviïn els usos i passin a ser zones residencials.

Es parla dels avantatges de tenir els polígons a dins de la ciutat, estan millor comunicats i donen feina a la mateixa ciutat.

S'hi proposen empreses de noves economies sostenibles, eficients.

Sobre si es veuen en perill els polígons, la resposta és que depèn del tipus d'empresa que s'hi acabi instal·lant.

Hi ha col·laboració entre les empreses del polígon?

Existeix una “associació d'empreses del polígon”, també Barcelona Activa hi fa reunions, tallers per ensenyar bones pràctiques i conèixer el que fan uns i els altres, per tal d'aprofitar la simbiosi entre les empreses.

Es posa l'exemple d'un curs que va fer Barcelona Activa amb treballadors del polígon: es va veure que no es coneixen les empreses veïnes i es van crear iniciatives com, per exemple, la d'Urbaser-Busap per crear una línia d'autocar per arribar al polígon, però costa materialitzar les iniciatives.

També es manifesta el fet que no hi ha una identitat de pertinença al polígon, una idea extreta de reunions entre empreses a través, moltes vegades, de Barcelona Activa. I que seria molt útil tenir un “mapa de les empreses del polígon”. En aquest aspecte Barcelona Regional explica que ells n'han fet un i que el faran arribar per correu electrònic si interessa.

Respecte als horaris dels transports

Els horaris dels transports públics no s'adapten a les necessitats dels treballadors: el metro té un horari més ampli, però el bus passa poc.

Els horaris del bus són problemàtics al final de la jornada o els caps de setmana: entre setmana l'últim bus passa a 20.45-21.00 h, i a primeres hores comença a les 5.00 h, però és poc freqüent.

El metro sí que cobreix l'horari, però s'ha de travessar el polígon Montsolís. Aquí es comenta el fet que hi ha una zona del carrer de Guipúscoa fins a l'altura del carrer de Balmes, que "es troba sense il·luminació".

Es dona una iniciativa per millorar la il·luminació: es tractaria que les empreses instal·lessin punts extra de llum a l'altura de la seva entrada que s'activessin quan es camina just pel davant, per completar i ampliar els punts d'il·luminació existents.

Es posa fi al taller de discussió amb el comentari que es farà arribar l'estudi una vegada acabat a les empreses participants, i també el "mapa d'empreses", i es destaca la importància de crear el contacte amb altres empreses, tant entre els directius com entre els treballadors.

Grup de discussió 3

Data: 15.01.2020

Hora: 18.00 h

Lloc: Centre Cívic Bon Pastor

Persones assistents: 4 dones

Comença el taller amb una breu explicació per part de Barcelona Regional del Projecte Poligoneres, s'explica que s'ha fet una diagnosi dels polígons del marge dret del Besòs des del punt de vista urbanístic per veure els canvis que es poden realitzar als polígons perquè siguin llocs més segurs, accessibles, i per a una vida quotidiana i laboral més senzilla i per incentivar que als polígons entrin més les dones. S'han realitzat observacions recollint dades dels espais públics i tallers de discussió d'empreses, pel que fa al veïnat i amb agents de l'Administració.

Es presenten les assistents:

132 xxxxxx és la presidenta de l'AV Bon Pastor: va néixer al barri del Bon Pastor i treballa al mateix barri fa uns 25 anys, primer portant un bar familiar i posteriorment com a treballadora d'Urbaser els últims 15 anys.

Explica la seva vivència quan hi va començar a treballar: llavors tenien molts inconvenients amb el transport públic, no existia el metro al barri i només passava un bus, actualment això ha canviat.

A l'AV porta uns 22 anys i des d'allà reivindiquen la millora del polígon.

Com a veïna del barri comenta que no li molesta el polígon, sempre que no hi hagi empreses contaminants, que segons explica, no és el cas.

Explica que el barri del Bon Pastor ha crescut molt des que ella hi va començar a treballar.

Comenta que actualment ha millorat molt el transport i també l'entorn del Bon Pastor, cita com a exemple el carrer de Sant Adrià respecte a fa 40-50 anys, també destaca la millora del carrer de Lima fins al carrer de Tucumán.

Explica que originàriament el barri del Bon Pastor era un barri agrícola i que es va transformar en un barri industrial. Els camps i horts es van convertir en fàbriques, moltes d'elles e grans empreses com Mercedes-Benz, La Maquinista i també la Puig, que han donat feina a moltes famílies del Bon Pastor i també del districte.

Comenta que des de l'AV lluiten perquè el polígon millori i no es deteriori, ja que havia patit un deteriorament important, amb naus tancades o ocupades. Destaca especialment la transformació de Baró de Viver, ara ja no tenen la sensació que el polígon del Bon Pastor divideixi els dos barris, Baró Viver i el Bon Pastor, si no que els carrers de la Ciutat d'Asunción i de Caracas són dos eixos d'unió entre els barris.

Han lluitat des de l'AV i altres associacions del barri per un transport públic més freqüent, intentant que el bus número 60 passés pel carrer de Caracas i entrés a Baró de Viver. També han aconseguit un bus del barri que comuniqui els dos barris, i que el transport públic passi per la zona dels polígons.

Seguidament explica la problemàtica per accedir a Torrent de l'Estadella: hi ha accés per metro i busos, però la part més insegura es troba dins del mateix polígon, on hi ha carència de llum, carrers completament sense asfaltar i sense voreres.

Es presenta Arancha Correas, treballadora de FACEPA (Federació d'Associacions Culturals i Educatives de Persones Adultes), una associació que es troba dins del barri del Bon Pastor. Correas hi treballa des del mes de maig i explica que pot aportar la seva experiència més com a mare. Ella viu a Nou Barris i el seu fill va a una escola de Baró de Viver, i per raons de conciliació laboral, quan surt de l'escola, el nen va cap a la feina de la mare, al barri del Bon Pastor, havent de travessar el polígon del Bon Pastor.

Es presenta la Pilar, que treballa en el Departament de Transversalitat de Gènere i ha fet les observacions físiques dels polígons del Bon Pastor, torrent d'Estadella - la Verneda i Montsolís des de principis del mes de juliol del 2019. Explica que amb les observacions físiques s'estudiaven aspectes com la il·luminació, les voreres, els accessos, les comunicacions, etc., per tal de millorar la vida de les dones que treballen i/o viuen al polígon. Ella actualment és veïna de la zona de La Maquinista, al barri del Bon Pastor, des de fa uns dos anys; anteriorment hi havia viscut del 2001 al 2011. Malgrat que no utilitza el polígon en la vida quotidiana, coneix l'espai, ja que físicament és molt proper al barri de Sant Andreu, on ha viscut sempre.

Accessibilitat

La Paquita comenta que polígons d'altres municipis fan la sensació d'estar més "urbanitzats". Aquí hi ha zones més consolidades, però la zona del torrent d'Estadella i la del Carrer de Santander (Montsolís) estan més abandonades.

Hi ha una zona del carrer de Cordelles que quan plou és problemàtic, ja que s'hi acumula el fang.

També el carrer on està situada FACEPA fa cinc o sis anys no estava asfaltat, no hi havia il·luminació.

Comenta també l'Arancha que només s'atreveix a

passar pel passeig de la Verneda en moto, quan ha d'anar a alguna reunió, diu que caminant no s'atreveiria.

De la zona del torrent d'Estadella, diu la xxxxxx, que excepte el carrer de Fra Juníper Serra, que es va urbanitzar amb la construcció d'Urbaser, la resta ha de millorar en il·luminació. En aquest sentit, la xxxxxx comenta que des de l'AV han parlat amb el Districte i que diuen que es tracta de naus particulars i l'Ajuntament no pot posar fanals a la façana, però ella comenta que es podrien posar fanals de peu. També explica que malgrat la reforma del carrer de Caracas, la il·luminació no és suficient.

També és problemàtica la zona del carrer de Santander: comenta la xxxxxx que el pont i la via de trens fan de barrera per enllaçar el Bon Pastor i la Verneda. Hi ha poca accessibilitat, a sota de la passera de vianants, "que em trobaré?", i si camines pel pont directament no hi ha vorera per pujar la inclinació de la carretera. Es comenta que hi ha un projecte per urbanitzar el pont de Santander.

Per anar cap a Santa Coloma, millor travessar el pont del Bon Pastor que el pont de Potosí, aquest últim és més perillós per als vianants, no té accés fàcil. Aquí també hi ha un projecte perquè hi puguin passar les persones, bicis, etc.

Seguidament l'Arancha explica la seva experiència personal: el seu fill va a una escola al Baró de Viver, i ella actualment treballa al Bon Pastor. No vol que el seu fill la passi a recollir, sobretot si és de nit, anant pel carrer de Caracas. Té la percepció que el seu fill va més segur caminant pel carrer de la Ciutat d'Asunción perquè hi ha el centre comercial La Maquinista, està més il·luminat, hi transiten més dones, hi ha la benzina a la cantonada, i hi ha més activitat. Es fa la comparació que el carrer de la Ciutat d'Asunción és més un eix comercial i el carrer de Caracas més un eix industrial.

L'xxxxxx també explica el cas de les seves amigues: les filles de les seves amigues fan el recorregut en bus cap a l'escola, malgrat la poca distància entre els dos barris, pugen les criatures al bus per anar des del Bon Pastor al Baró de Viver, allà alguna professora del servei d'acollida de l'escola les està esperant.

xxxxxx explica el cas de la seva filla quan havia d'anar a la seva primera feina, llavors no hi havia metro al barri i ella va començar a treballar els caps de setmana. La Paquita no volia que la seva filla anés des del Bon Pastor a agafar el metro a la parada del carrer de Balmes, per la manca d'il·luminació, no hi havia ningú a aquelles hores, excepte persones que tornaven de festa dissabte al matí.

Usos de l'espai

Es pregunta des de Barcelona Regional l'opinió sobre si el fet que al polígon hi haguessin més oficines, més comerços de proximitat, faria que la vida quotidiana fos més fàcil i més segura.

L'xxxxxx és de l'opinió que l'existència, per exemple, de bars, si són dels "molt masculinitzats" no afavoriria la sensació de seguretat de les dones.

La xxxxxx és de l'opinió que l'existència de bars, per exemple, a les cantonades dels carrers no ajudaria molt, ja que estarien oberts només en horari de les jornades dels treballadors de les empreses, amb la qual cosa per les tardes estarien tancats majoritàriament. Es comenta l'existència actual de bars a la zona del carrer de la Formiga.

Seguidament es parla d'un solar de gran extensió al xamfrà de Fra Juníper Serra amb Formiga, el qual gestiona Parcs i Jardins i que actualment s'utilitza com a pipicà. Des de l'AV se'n reivindica l'ús com a horts urbans perquè la gent gran el pugui aprofitar. Hi ha molt espai, canviaria la seva imatge, l'espai estaria més cuidat i amb millor ús.

Donaria més vida i no es tindria la sensació actual d'abandonament.

Més polígons, però... amb quines activitats?, més sostenibles?, d'economia circular, d'innovació?

Seria interessant crear un centre més innovador perquè vinguessin al polígon altres tipus d'empreses?

xxxxxx comenta que sí, però controlant que no fossin d'empreses nocives per al barri, perquè el Bon Pastor té un dels índex de contaminació més elevats, perquè hi transiten molts vehicles, molta càrrega/descàrrega, per l'elevada mobilitat. La idea estaria bé sempre que fossin empreses que no contaminessin, per això des de l'AV aposten per crear més zones verdes i inclús "terrats verds", perquè siguin pulmons d'oxigen per al barri.

També es va parlar de la idea de crear una "llar d'infants del polígon", per a les persones treballadores, que ajudaria a la conciliació familiar, fins i tot un centre cívic a prop perquè els fills dels treballadors hi puguin fer activitats extraescolars. Això canviaria les persones que circulen per l'espai. Respecte a la llar d'infants, la idea seria que estigués a prop de les empreses i amb l'horari adaptat a la jornada laboral dels pares.

Seguidament es pregunta sobre la importància de tenir al costat barris per fer-hi les compres quotidianes o matricular els fills a prop de la feina per tal de conciliar...

L'xxxxxx explica el seu cas: ella arriba a l'escola amb moto o bici, deixa el seu fill, i gràcies al fet d'estar molt a prop i a anar en moto, pot arribar a temps a la feina. El dia a dia facilita molt les coses, posa l'exemple del dia que el seu fill es va deixar la targeta de transport, i gràcies al fet que la seva mare treballa molt a prop el fill va poder tornar a casa amb transport públic.

Com es podrien feminitzar els polígons?

Des de Barcelona Regional es pregunta si facilitaria la feminització del polígon la creació d'un viver d'empreses per a dones, o quin sector podria ser interessant, o maneres de treballar, condicions que fessin que el polígon es feminitzés...

La xxxxxx explica que a la seva empresa, Urbaser, no hi ha diferència entre dones i homes, però que a altres empreses sí que n'hi ha.

El més important seria arreglar l'espai públic, la il·luminació i les voreres, que les dones no tinguessin problemes per arribar al polígon: la Paquita explica que la dona se sent "menor", "menys protegida", i que últimament s'han incrementat els casos de "masclisme", assetjaments, violacions... es tractaria que la dona se sentís segura anant cap a la feina.

Hi ha la sensació que el polígon forma part de la identitat del barri?

La xxxxxx diu que sí, que ella personalment se sent molt orgullosa de pertànyer al barri del Bon Pastor, i que el Bon Pastor té una identitat pròpia, que no s'ha de perdre, ja que és un barri que té un polígon a Barcelona i el riu Besòs, i que els veïns se'n senten molt orgullosos.

De fet, molta gent jove del barri vol quedar-se a viure-hi, estan esperant que acabi la fase de transformació de les "cases barates", ja que hi haurà pisos sobrants per a gent jove, veïns del barri, que s'hi volen quedar, així com gent que treballa al polígon i vol quedar-se a viure al Bon Pastor.

10.4. Enquestes

Model d'enquesta

Preguntes qüestionari

Introducció: Estem fent un estudi per a l'Ajuntament de Barcelona sobre l'ús del polígon i la mobilitat. Agrairíem que ens responguessis aquest breu qüestionari:

Mobilitat:

1. Passes/vens habitualment pel polígon?

- Si
- No
- Altres

2. Amb quin objectiu? / Per quin motiu?

- Feina
- Estudis
- Treball de cures (compra, acompanyament de familiars...)
- Altres

3. Quin mitjà de transport fas servir habitualment per arribar fins al polígon i moure-t'hi? (Pots escollir més d'una opció per trajecte.)

- Cotxe (conductor/a)
- Cotxe (acompanyant)
- Moto
- Metro
- Tren
- Bus
- Bicicleta
- A Peu
- Altre (quin?)

4. Si utilitzes el transport públic per accedir al polígon: els horaris són adequats per a tu?

- Si
- No => per què?

5. Si utilitzes el transport públic per accedir al polígon: els recorreguts són adequats per a tu?

- Si

- No => per què?

5a). Tens una parada a prop del teu lloc de destí?

- Si

- No. A quina distància?

6. Si utilitzes el transport públic: les distàncies a les parades del transport públic són adequades per a tu?

- Si

- No

- Si no ho són, què canviaria o què seria adequat per a tu?

.....

7. Tant quan vens al polígon com quan marxes fas algun dels treballs de cures següents?

- Acompanyament de criatures a l'escola

- Assistència al centre de dia

- Visites al CAP

- Compres quotidianes

- Altres:

Espai públic

8. En quin barri fas majoritàriament aquests treball de cures?

(en aquesta pregunta es poden respondre diferents carrers i diferents motius i horaris, caldrà adaptar-ho a l'aplicació)

(Nom)

9. Quins espais públics de trobada/estada com places, carrers amb bancs, parcs, etc., utilitzes al polígon ?

(escriure nom).....

10. Per quins motius?

- Persones que hi trobo

- Lloc de pas

- Proper a les meves activitats

- Qualitat de l'espai (il·luminació, llocs per seure, WC, etc.)

- Altres (escriure).....

11. Quins espais del polígon evites?

(escriure nom).....

12. Per quins motius?

- Les persones que hi trobo
- Accessibilitat
- Qualitat de l'espai (il·luminació, llocs per seure, WC, etc.)
- Por
- Altres (escriure).....

13. A quines hores?

- Matí
- Tarda
- Vespre
- Nit
- Totes hores

13. B. Quins dies?

- Entre setmana
- Caps de setmana

Perfil

14. Necessites ajuda amb les tasques quotidianes?

- [a] Cuidadora
- [b] Persona dependent
- Cap de les opcions anteriors

15. ([a] cuidador/a). De qui tens cura?

- Menors dependents
- Menors independents
- Gent gran dependent
- Persona amb diversitat funcional

16. ([b] Persona dependent). Quin tipus d'ajuda necessites?

17. Quina situació laboral tens? (es pot marcar més d'una opció)

- Treball assalariat
- Treball autònom
- Desocupada
- Treball domèstic i de cures
- Estudiant
- Pensionista
- Inactiva (no busco feina)
- Altres

18. (Si diu treball assalariat) En quin carrer treballes? En quin municipi?

19. En quin carrer vius? En quin municipi?

20. Sexe (apuntar sense preguntar si es pot)

- Home
- Dona
- Altres opcions

21. Edat (apuntar sense preguntar si es pot)

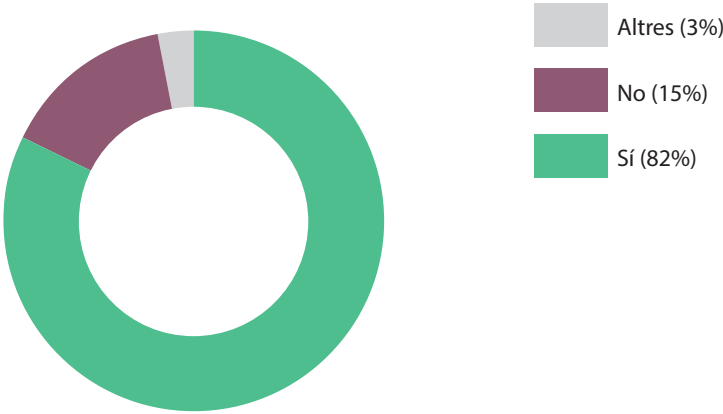
- Menys de 18 anys
- 19-35 anys
- 35-65 anys
- Més de 65 anys

Informe gràfic de les enquestes

Fitxa descriptiva

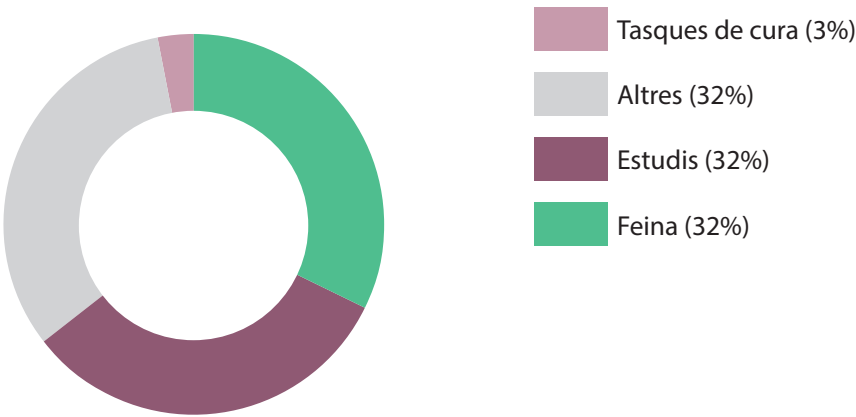
Mostra: 35 enquestes
Situació: Polígon de Bon pastor.
Mostreig. Aleatori

1. Passes/vens habitualment pel polígon?

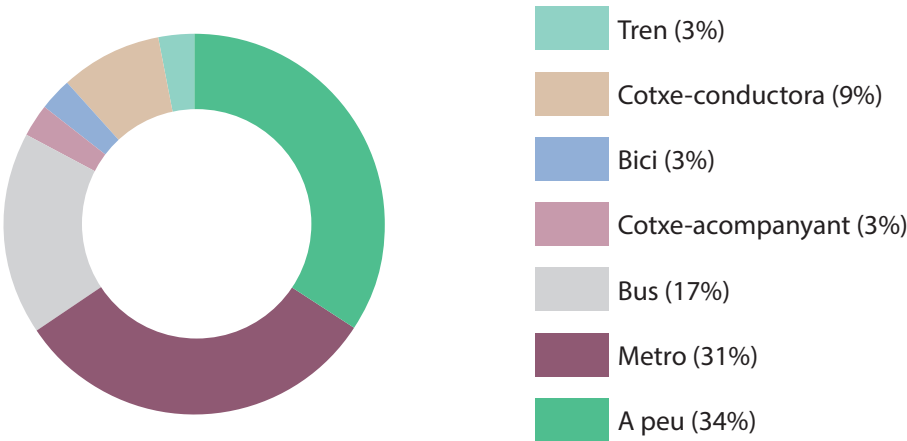


2. Per quin motiu?

140



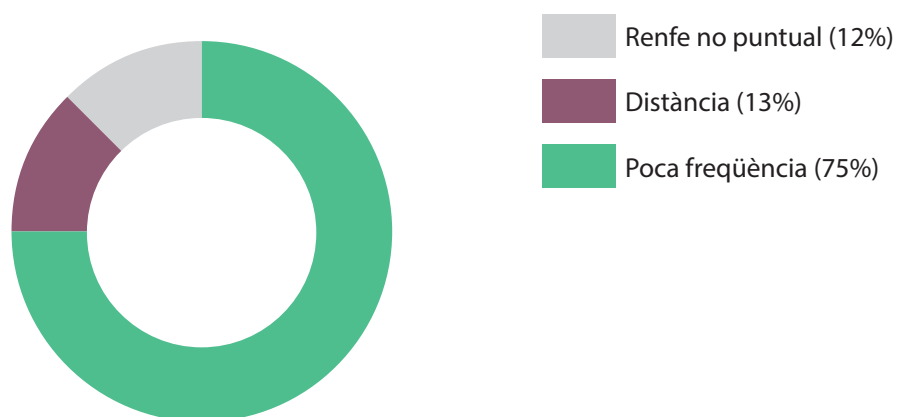
3. Quin mitjà de transport fas servir habitualment per moure't pel polígon?



4A. Els horaris són adequats per a tu?



Per què no? - 4A. Els horaris són adequats per a tu?

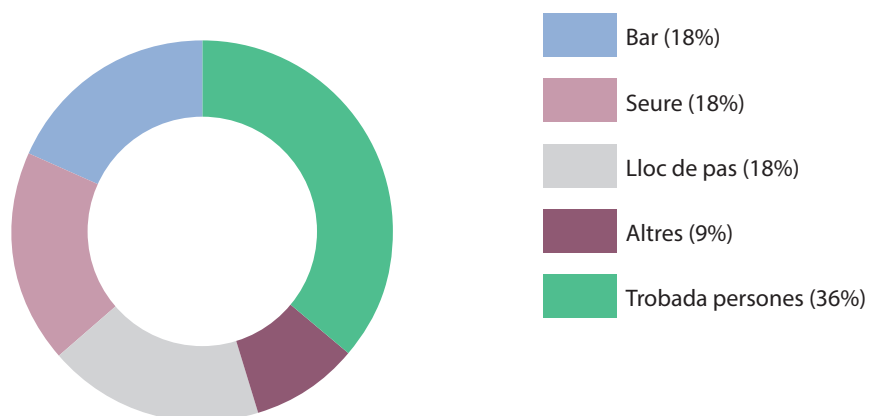


141

4B. Els recorreguts són adequats per a tu?



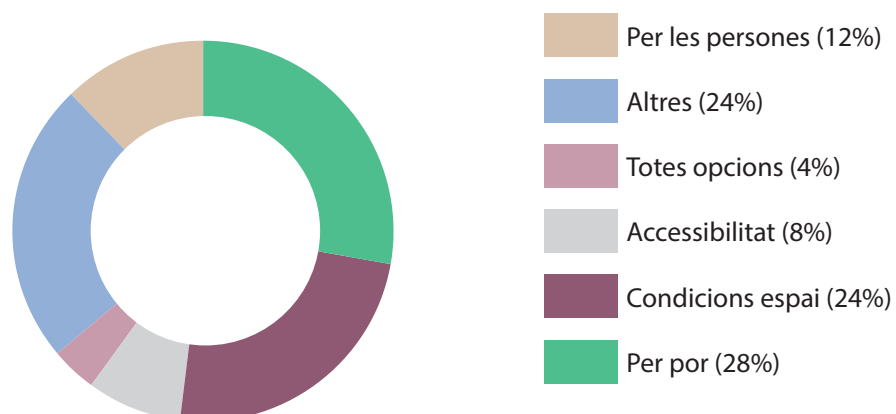
6. Per quins motius els utilitzes?



7. Hi ha espais dels polígons que evites?



7A. Per quins motius?



4C. Tens una parada a prop del teu lloc de destí?



4D. Les distàncies a les parades del transport públic són adequades per a tu?



143

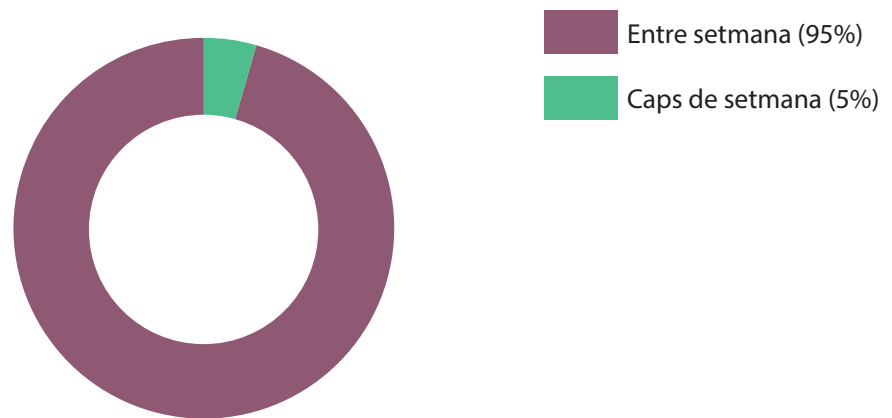
5. Utilitzes espais públics de trobada/estada al polígon... (com places, carrers amb bancs, parcs, etc.)?



7B. A quines hores?

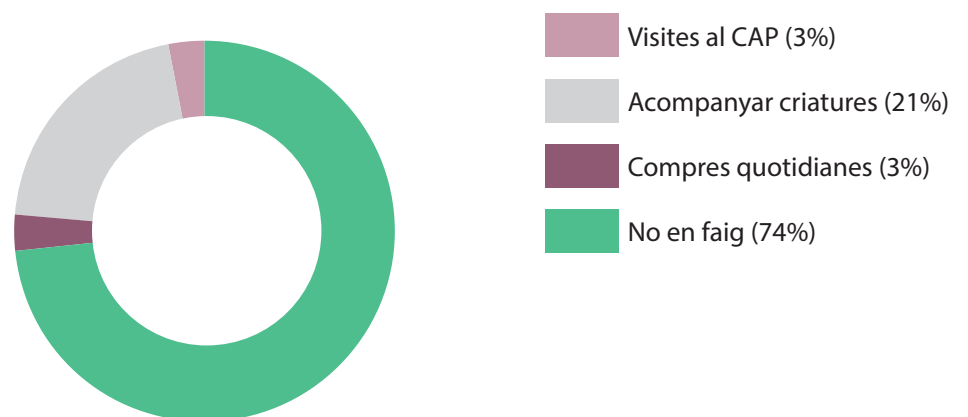


7C. Quins dies?

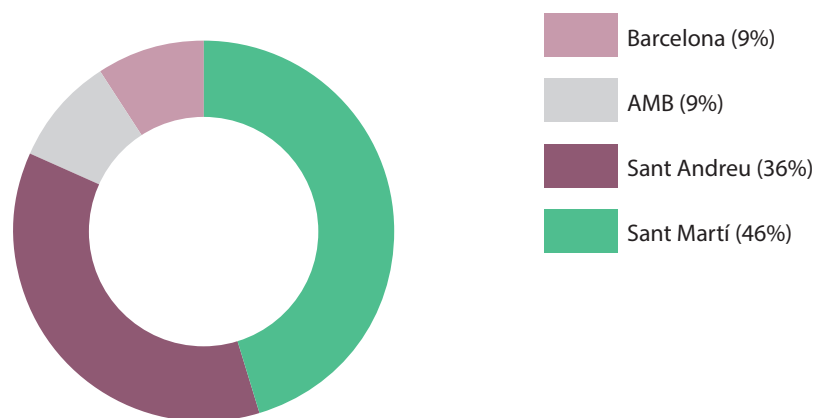


144

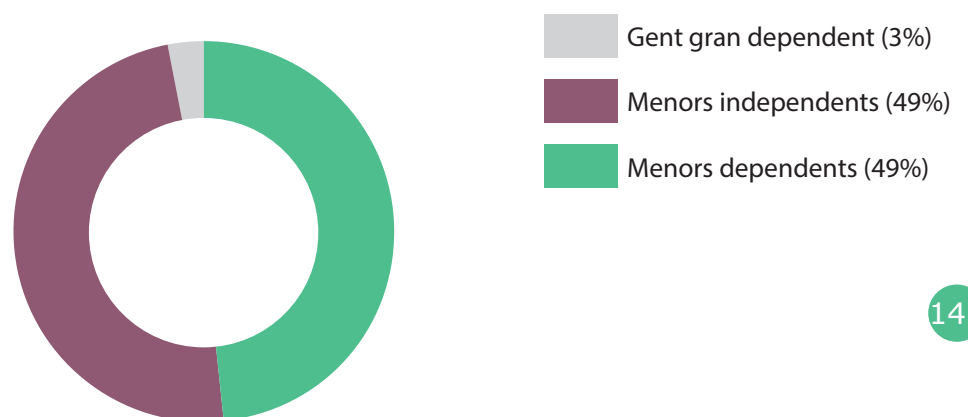
8. En el trajecte d'anada a la feina i/o a la tornada fas tasques quotidianes?



9. En quin barri fas majoritàriament aquestes tasques quotidianes?

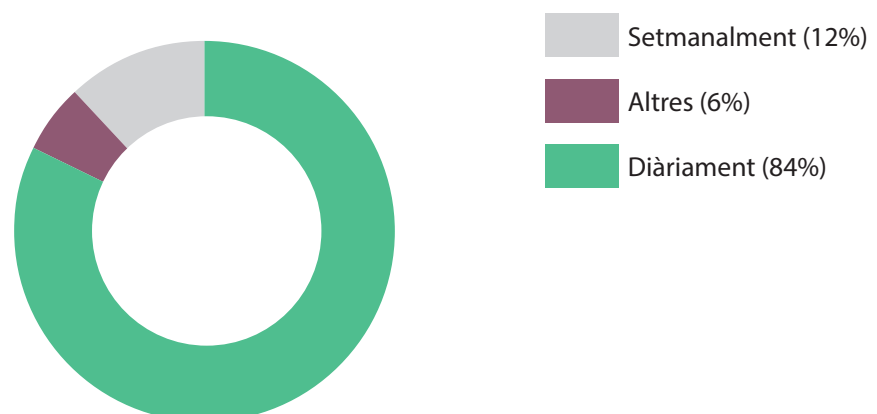


10. Ets cuidadora d'altres persones?



145

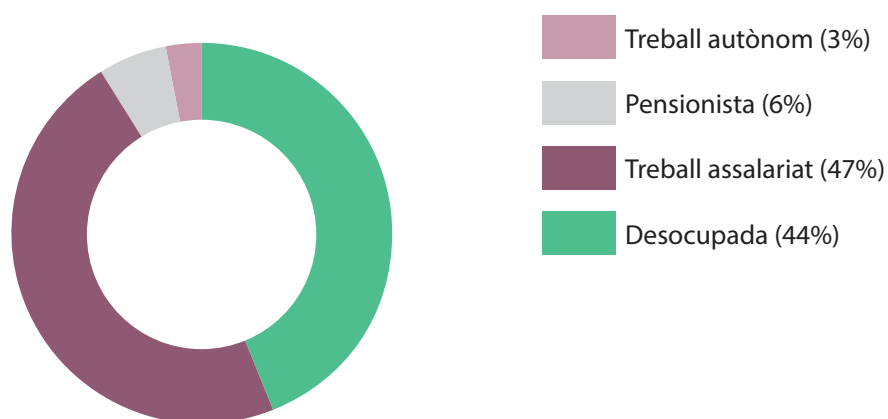
10A. Amb quina freqüència te'n fas càrrec?



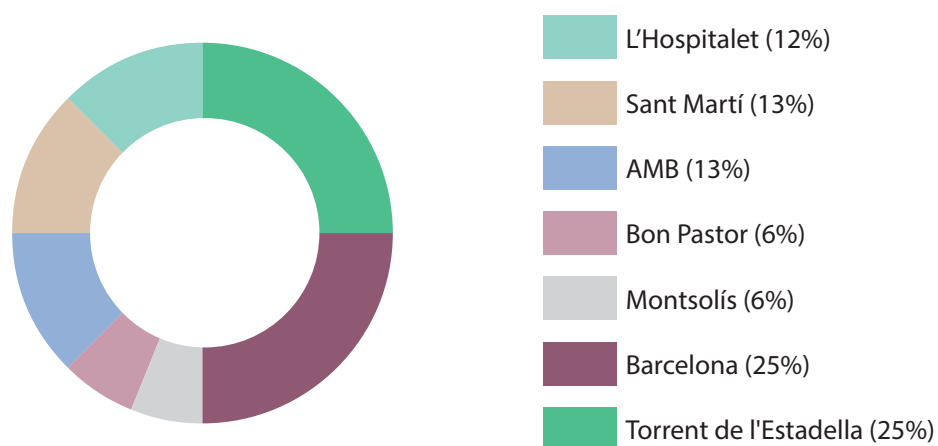
11. Necessites ajuda en les teves tasques quotidianes?



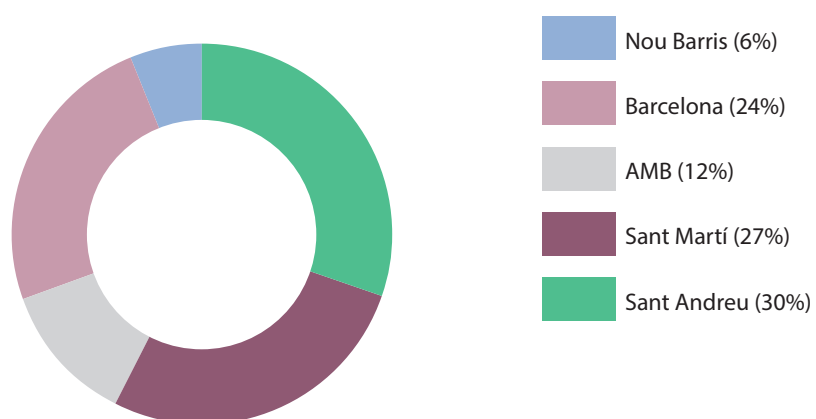
11. Ens pots dir quina situació laboral tens?



13. (Si respon treball assalariat) En quin carrer treballes? En quin municipi?



14. Ens pots dir a quin carrer vius? En quin municipi?



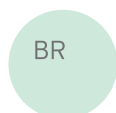
15. Edat





**Ajuntament
de Barcelona**

Serveis de Gènere i Polítiques del Temps
Gerència Municipal



Barcelona Regional

AGÈNCIA
DESENVOLUPAMENT
URBÀ

Amb la col·laboració de:

